

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LANDELINO LAVILLA ALSINA

Sesión Plenaria núm. 108

celebrada el jueves, 11 de septiembre de 1980

ORDEN DEL DIA (continuación)

Interpelaciones:

- **Sobre comunicaciones internas en Andalucía (del señor Pérez Ruiz, Grupo Parlamentario Andalucista). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 282-I, de 25 de enero de 1980.)**
- **Sobre el ferrocarril de Canfranc (del señor Allerta Izuel, Grupo Parlamentario Centrista). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 306-I, de 28 de febrero de 1980.)**

Preguntas:

- **Sobre el fallecimiento del detenido José España Vivas (de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista del Congreso).**
- **Sobre denuncia contra una autoridad de Las Palmas (del señor Sagaseta Cabrera, Grupo Parlamentario Mixto). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie E, número 126-I, de 31 de diciembre de 1979.)**

Moción consecuencia de interpelación:

- Sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80 (del señor Fraga Iribarne, Grupo Parlamentario de Coalición Democrática). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 200-II, de 5 de mayo de 1980.)
- Moción condenando el plebiscito que hoy habrá de celebrarse en Chile, convocado por el General Pinochet.

Dictámenes de Comisiones:

- De la Comisión de Administración Territorial, sobre la proposición de ley relativa al cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de la Rioja («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie B, núm. 71-II, de 2 de julio de 1980).
- De la Comisión de Justicia, sobre el proyecto de ley por la que se complementa con el artículo 921 bis de la Ley de Enjuiciamiento Civil («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie A, núm. 119-II, de 24 de junio de 1980).

SUMARIO

Se abre la sesión a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se continúa con el orden del día.

Interpelaciones:

	Página
— Sobre comunicaciones internas en Andalucía (del señor Pérez Ruiz)	7026

El señor Pérez Ruiz (Grupo Parlamentario Andalucista) explica su interpelación. Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). En turno de rectificaciones intervienen nuevamente los señores Pérez Ruiz y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

	Página
— Sobre el ferrocarril de Canfranc (del señor Alierta Izuel)	7039

El señor Alierta Izuel (Grupo Parlamentario Centrista) explica su interpelación. Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). Interviene nuevamente el señor Alierta Izuel.

Preguntas:

	Página
— Sobre el fallecimiento del detenido José España Vivas (de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista del Congreso)	7044

El señor Sánchez Montero explica esta pregunta en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, y el señor Sotillo Martí lo hace en nombre del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. Para contestar a estas preguntas interviene el señor Ministro del Interior (Rosón Pérez). Hacen nuevamente uso de la palabra los señores Sánchez Montero, Sotillo Martí y Ministro del Interior.

El señor Peces-Barba Martínez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso) plantea una cuestión de orden para dar cuenta de haberse formulado una moción por parte de diferentes Grupos Parlamentarios, entre ellos el Socialista del Congreso, con motivo de cumplirse hoy el aniversario del golpe militar contra el régimen constitucional chileno del Presidente Allende y condenando el plebiscito convocado por el autor de dicho golpe, General Pinochet, por no reunir garantías éticas y jurídico-políticas. Expresa su deseo de que se reúna la Junta

de Portavoces con el fin de tramitar dicha moción con carácter de urgencia. El señor Vicepresidente (Fraile Poujade) muestra su conformidad y le indica que serán atendidos los deseos del señor Peces-Barba Martínez tan pronto se termine el turno de preguntas y mociones.

Página

- **Moción condenando el plebiscito que hoy habrá de celebrarse en Chile, convocado por el General Pinochet** 7067

El señor Presidente anuncia que por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces, reunida atendiendo los deseos expuestos anteriormente por el señor Peces-Barba Martínez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), ha sido admitida a trámite la moción suscrita por diversos Grupos Parlamentarios a que dicho Diputado hizo mención y a la que a continuación dará lectura el señor Secretario. Seguidamente, el señor Secretario (Bono Martínez) da lectura al texto de dicha moción, que, sometida a votación, fue aprobada.

- **Sobre denuncia contra una autoidad de Las Palmas (del señor Sagaseta Cabrera)** 7052

Página

El señor Sagaseta Cabrera (Grupo Parlamentario Mixto) explica su pregunta. Le contesta el señor Ministro del Interior (Rosón Pérez). En turno de réplica intervienen nuevamente los señores Sagaseta Cabrera y Ministro del Interior.

Dictámenes de Comisiones:

Página

Mociones consecuencia de interpelaciones:

- **Sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80 (del señor Fraga Iribarne)** 7055

Página

El señor Fraga Iribarne (Grupo Parlamentario de Coalición Democrática) defiende esta moción y se refiere a las enmiendas que a la misma han sido formuladas por el Grupo Parlamentario Centrista. El señor Egea Ibáñez (Grupo Parlamentario Centrista) expone las enmiendas presentadas, dando por aceptada la moción. En relación con este tema intervienen a continuación los señores Pérez Ruiz (Grupo Parlamentario Andalucista), Alcaraz Masats (Grupo Parlamentario Comunista) y Calahorra Téllez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso). A continuación hace uso de la palabra el señor Ministro de Agricultura (Lamo de Espinosa y Michels de Champourcin). El señor Fraga Iribarne muestra su conformidad sobre los términos en que ha quedado su moción primitiva. Sometida a votación, fue aprobada.

- **De la Comisión de Administración Territorial, sobre la proposición de ley relativa al cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de la Rioja** 7068

Sometida a votación esta proposición de ley del Senado, fue aprobada.

Página

- **De la Comisión de Justicia, sobre el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil** 7068

Sometido a votación este dictamen, fue aprobado.

El señor Presidente anuncia que la proposición de ley y el proyecto de ley que acaban de ser aprobados serán objeto de la tramitación constitucional subsiguiente.

Por último, señala que la próxima reunión del Pleno tendrá lugar el martes, día 16, a las dieciséis treinta horas.

Se levanta la sesión a las nueve y treinta minutos de la noche.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Se abre la sesión a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

INTERPELACIONES:

— SOBRE COMUNICACIONES INTERNAS EN ANDALUCIA (DEL SEÑOR PEREZ RUIZ).

El señor PRESIDENTE: Entramos en el sexto punto del orden del día, interpelaciones, comenzando por la del señor Pérez Ruiz, del Grupo Parlamentario Andalucista, sobre comunicaciones internas en Andalucía.

Tiene la palabra el señor Pérez Ruiz.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Diputados, la interpelación que voy a defender en este momento fue presentada ya el 28 de diciembre, fecha un tanto desdichada para los andaluces, porque entonces se votó una ley desgraciada. Pero no por ello ha perdido actualidad el tema; el tema es tan antiguo como la propia historia del subdesarrollo andaluz, y por eso hablar hoy de las comunicaciones de Andalucía es un tema de absoluta actualidad.

Una de las causas del subdesarrollo de los países, de los territorios, históricamente comprobada, es precisamente las deficiencias en las estructuras de las comunicaciones, en las infraestructuras, etc., y también está demostrado por los historiadores de Andalucía cómo este territorio ha padecido una deficiencia de comunicaciones que ha provocado una debilidad en el terreno comercial, en el terreno industrial, lógicamente, con sus lacras sociales.

Por eso nosotros pensamos que es fundamental, que es tarea prioritaria para acometer el problema del paro en Andalucía, para atacar las lacras sociales que padece el pueblo andaluz, una política de comunicaciones internas coherente, sólida, fuerte, que pasa por el análisis del problema y la elaboración de una serie de planes de obras y de infraestructura de comunicaciones, en todos los ámbitos.

Nosotros vamos a dividir brevemente el capítulo de las comunicaciones en las de ferrocarriles o ferroviarias, las de carretera, las aéreas y, al final, si acaso, haríamos una pre-

gunta al señor Ministro, aunque no la teníamos prevista; sobre si en algún momento se ha pensado algo sobre comunicaciones marítimas, dado elitoral andaluz.

En cuanto a las comunicaciones por ferrocarril, en la infraestructura, la circulación y el material móvil, por los estudios que nuestro partido tiene realizados, se considera que existen una serie de prioridades: en primer lugar, actuaciones de mejora sobre la red existente; en segundo lugar, actuaciones en el eje transversal Huelva-Sevilla-Antequera-Granada-Almería, y, por último, la mejora de la unión férrea de Algeciras con el resto.

Respecto al primer punto, se considera como más urgente el desdoblamiento de vías en las líneas más congestionadas, fundamentalmente Despeñaperros-Córdoba-Sevilla. En la actualidad sólo existe vía doble en el tramo Sevilla-Lora del Río, de unos 50 kilómetros, en toda Andalucía. También urge la renovación de puentes y una serie de obras menores a lo largo de toda la infraestructura férrea andaluza.

En cuanto al eje transversal, no existe, que conozcamos, ningún estudio, proyecto ni plan con carácter oficial. Digo que conozcamos, por las investigaciones que hemos hecho.

Consideramos, naturalmente, como base de las comunicaciones interiores de Andalucía la adaptación a los tiempos modernos de este eje, un eje antiguo, viejo, que ni siquiera está electrificado y que debiera convertirse en la columna vertebral de las comunicaciones andaluzas. Para ello es necesario contar con una línea donde puedan alcanzarse velocidades medias razonables, de al menos 90 a 100 kilómetros por hora (en Europa son normales las velocidades de 120 ó 130 kilómetros por hora), y esto obliga a actuaciones muy importantes en la línea existente, que sólo puede considerarse como una referencia. Habría que hacer tramos nuevos que acortaran el trazado actual, trazado deficiente, ya que está construido a retazos; uniendo tramos de diferentes itinerarios; construir variantes que sustituyan a los tramos que por sus curvas, pendientes, etc., no permiten alcanzar las velocidades que actualmente requieren, y, por supuesto, la electrificación de toda la línea y otras obras. En esencia, se trata casi de construir una nueva línea de características mó-

dernas que permita altas velocidades, pues Andalucía mide de Este a Oeste 513 kilómetros.

Es claro que en principio esta línea no sería rentable. Evidentemente, nosotros no pensamos que sea la rentabilidad el criterio de base para estructurar un territorio mediante el ferrocarril. Pensamos que este criterio de rentabilidad ha sido el que se ha tenido en cuenta por la RENFE histórica y tradicionalmente y que por eso no se ha acometido el plan de la obra que comentamos. No obstante, como elemento de estructuración y ordenación del territorio andaluz y como elemento de articulación de la propia economía andaluza, factor que ya destacamos en el debate sobre los desequilibrios territoriales —la desarticulación de la economía andaluza—, consideramos que sí tendría una enorme rentabilidad este eje.

Por otro lado, tampoco cabe hablar de rentabilidad para Andalucía cuando estamos aprobando —de aquí y del Senado han salido hace poco— unos créditos extraordinarios para subvencionar los déficit de los ferrocarriles de vía estrecha de Cataluña y Bilbao por importe de más de mil millones de pesetas.

En cuanto a las comunicaciones con Algeciras, sabemos que existe el problema de que la línea actual discurre por una zona de terrenos muy malos, donde ha resultado imposible su estabilización, en los que abundan desprendimientos, con un trazado que algunos califican de endemoniado. Todo ello hace que la velocidad media de los trenes de viajeros entre Bobadilla y Algeciras no llegue a 50 kilómetros por hora. Aquí no cabe pensar en mejorar la línea actual, sino que hay que pensar en un trazado totalmente distinto. Parece que la solución más viable sería unir Algeciras con Utrera o algún otro punto de la línea Sevilla-Cádiz. Ya se ve que se trata de otra obra de envergadura, aunque, indudablemente, de menor envergadura que el trasvase de algunos ríos, pero las condiciones de capacidad, calado, situación, etc., del puerto de Algeciras, que posiblemente son de las mejores de Europa, están desaprovechadas por la incomunicación del mismo con el interior.

También cabe considerar el interés de una línea férrea Málaga-Algeciras, de lo que puede ser índice el tramo Málaga-Fuengirola, cu-

yo funcionamiento tan buenos resultados está dando.

Y ya que hablamos de Málaga, tenemos que recordar el ferrocarril de Málaga a Vélez-Málaga, levantado hace años, haciéndose en su lugar una pequeña carretera, estrecha, de una sola dirección, para que hubiera un poco de descongestión, pero que en realidad perjudicó gravemente a la zona. Este ferrocarril no fue de RENFE; fue un ferrocarril de vía estrecha que el propio Ministerio levantó. Nosotros preguntamos: ¿por qué se levantó este ferrocarril? Sabemos que también la RENFE en este momento está estudiando su posible reconstitución. Quisiéramos saber si hay algo al respecto.

Otro ferrocarril también en muy malas condiciones, en otra zona de la geografía andaluza, es el de Gibralfón-Ayamonte. Es una línea no rentable, indudablemente, como casi todas las líneas férreas, con pocos usuarios, pero que no se ha pensado cerrar, que sepamos. Si está cerrada al tráfico de mercancías, lo cual la hace menos rentable aún. Quisiéramos saber qué proyectos tiene el Ministerio sobre esta línea férrea.

Respecto a la unión férrea con Portugal a través del puente, en el caso de que éste llegue a construirse, sabemos que RENFE la considera importante. Quisiéramos también saber qué política proyecta el Gobierno al respecto.

En definitiva, de los tres ejes de comunicación horizontales lógicos en la región, existe el eje norte del valle del Guadalquivir, o sea, la línea Linares-Córdoba-Sevilla-Huelva; el intermedio, el del valle del Genil, cuyas deficiencias ya he comentado, que es el de Sevilla - Antequera - Granada - Almería, y no existe, en absoluto, el eje costero. En cuanto a los ejes verticales, existe el de Extremadura-Sevilla-Cádiz, aceptable sobre todo desde Los Rosales a Cádiz, y podríamos decir que también lo es por Córdoba-Málaga y Linares-Granada-Almería. No es, en cambio, aceptable el de Bobadilla-Algeciras.

Estos seis ejes modernizados, tres Este-Oeste y tres Norte-Sur, deberían, a nuestro juicio, componer la red básica de Andalucía.

Esto es lo que podríamos decir brevemente sobre la infraestructura. En cuanto al material móvil, tradicionalmente a nuestra región

han venido todos los trenes de desecho de España, de otras regiones quizá más privilegiadas, aunque también es justo reconocer que últimamente han llegado algunas unidades modernas, a estrenar, podríamos decir, a Andalucía. No obstante, hay que hacer notar la falta de adaptación de estas unidades modernas, pues los tranvías recientemente puestos en servicio, que son la base de las comunicaciones interiores en la actualidad, circulan por Andalucía en verano con temperaturas infernales, sin el menor acondicionamiento. Cualquiera que haya hecho un viaje durante un día de verano en uno de estos tranvías comprenderá que de nada sirve arreglar las vías, conseguir altas velocidades y todas las medidas de modernización, puesto que no va a repetir el viaje ni por todo el oro del mundo, después de haber sudado el mencionado viaje.

Vaya esto como ejemplo de que, aun reconociendo las mejoras introducidas, se han descuidado detalles fundamentales, lo que puede dar al traste con el esfuerzo realizado.

En cuanto a la circulación, siempre han tenido prioridad en todo las radiales que unen Madrid con Barcelona. Así están los Talgos Madrid-Cádiz, Madrid-Málaga; los expresos Madrid-Algeciras, Madrid-Costa de la Luz; los expresos Barcelona-Sevilla, Barcelona-Málaga y Barcelona-Almería. Últimamente se ha inaugurado, es verdad, un electrotren Madrid-Jaén y van a inaugurarse, según nuestras noticias, otros dos: Madrid-Sevilla y Barcelona-Sevilla. Frente a todo esto, las comunicaciones interiores prácticamente no existen; apenas un tren Sevilla-Granada y otro Sevilla-Málaga y tranvías y ferrobuses inaguantables, que hacen servicios lentísimos de cercanías.

Otro detalle de la falta de interés de las comunicaciones interiores —no nos atrevemos a decir si casual o intencionado—, es el horario del nuevo Talgo de Almería. Podría haberse aprovechado, señor Ministro para, trasbordando en Linares, unir con el Talgo de Cádiz, lo que permitiría una comunicación de Almería con la zona occidental andaluza. Pues bien, se ha establecido un horario que no permite esta comunicación.

Hay que citar aquí el Plan General de RENFE, del que tanto se está hablando, que está planteado a nivel nacional, y que prevé gran-

des inversiones. Es él, lo que más afecta a Andalucía es la previsión de construir una nueva línea que una Córdoba con Ciudad Real para acortar unos cien kilómetros el recorrido, la distancia entre Andalucía occidental y Madrid. Pues bien, se sigue insistiendo en el carácter radial, olvidando la estructura inter-regional.

En cuanto al capítulo de carreteras, diré brevemente, señor Ministro, que consideramos fundamental potenciar la red comarcal. En Andalucía existe una red comarcal antigua, vieja, una red comarcal que data de la época de Primo de Rivera. Esta red comarcal está abandonada. Los presupuestos de conservación de las Jefaturas Provinciales andaluzas son escasísimos, y nosotros no vamos a detenernos aquí en dar ejemplos, porque las cifras son conocidas del señor Ministro, y esos ejemplos, por otro lado, que pueden herir la susceptibilidad o sensibilidad de los señores Diputados que no son andaluces.

Algún ejemplo concreto que querríamos dejar como pregunta al señor Ministro: ¿qué ocurre con la carretera nacional 630, a Extremadura, concretamente con el tramo denominado de la Media Fanega, cuesta de la Media Fanega, una cuesta que en vez de unir Sevilla con Extremadura, a través de Huelva, lo que hace es separarlas.

En cuanto a la carretera Huelva-Cádiz, creo que es también un ejemplo para reflexionar sobre el tema la famosa y tan comentada carretera de unión entre Huelva y Cádiz, de la que tanto se habla, de que si por la costa, o si por el Norte. Nosotros quisiéramos saber si hay una decisión del Gobierno para establecer esta comunicación interna entre las dos provincias, que por razones sociales y económicas —y también por razones ecológicas, por qué no decirlo— es decisivo que se haga por el Norte. Y es decisivo porque ahí es donde está la población. A quienes defienden la carretera costera entre Huelva y Cádiz y que pretenden justificar por la necesidad de unir dos capitales hay que decirles: ¿qué datos tienen sobre la importancia de unión de dos capitales? ¿Cuántos ciudadanos circularían por esta carretera? Nosotros tenemos datos y sabemos que de ninguna manera interesa por ahí. Ahora bien, hay otros intereses que sí influyen, y por eso se potencian campañas de

prensa de esta carretera costera, que son los intereses especulativos. Quisiéramos saber qué piensa el Gobierno al respecto.

Hay una carretera, la de Sevilla-Huelva, que, después de tantos años de habernos prometido autopista, se nos ha quedado en una carretera simple y llana, que además no está terminada, puesto que está hecha nada más que de Sevilla a San Juan del Puerto; sabemos que está en ejecución de San Juan del Puerto a Huelva, de Huelva a Cartaya, y que está en proyecto de Cartaya a Ayamonte. Este proyecto hace muchos años que se hizo; se hicieron las expropiaciones, se hicieron las modificaciones de todos los servicios colindantes. Sin embargo, últimamente el Ministerio de Obras Públicas retiró el proyecto y ahora se está redactando uno nuevo. ¿Qué ocurre con esta carretera? ¿Qué ocurre con las comunicaciones entre Almería y Málaga, por ejemplo, que llevan tantísimos años con una carretera infernal en permanente obra?

Muchas preguntas surgen en torno a las comunicaciones andaluzas. Podrían llevarnos mucho más tiempo, pero creo que no es momento tampoco de cansar a Sus Señorías y al señor Ministro. Si quisiéramos saber, señor Ministro, qué está ocurriendo con esa larga historia, incluso parece hasta truculenta, de las comunicaciones aéreas andaluzas. Resulta que a través de una campaña de prensa se potencian las comunicaciones aéreas en Andalucía; parece que se va a crear una línea aérea andaluza en colaboración con la Junta de Andalucía, SODIAN y el Gobierno; resulta que una compañía privada saca anuncios en la prensa diciendo que ya están las líneas aéreas en marcha, pero no son las líneas aéreas regulares, sino que son unas líneas... Esto, señores, parece una tomadura de pelo al pueblo andaluz. Hay que dar una respuesta clara sobre qué piensa el Gobierno respecto a las comunicaciones aéreas en Andalucía, si existe un proyecto o no, cuándo se va a poner en marcha el proyecto, en caso de existir.

Por último, señor Ministro, como decía al principio, nos gustaría saber: ¿se ha pensado alguna vez por el Gobierno en establecer algún tipo de comunicaciones en Andalucía aprovechando el litoral andaluz?

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Para contestar la interpelación formulada por el Diputado señor Pérez Ruiz tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, quiero decir al Diputado interpelante, primero, que he advertido una preocupación de discriminación, de insuficiencia de comunicaciones. Quiero decirle, primero de todo, que insuficiencia de comunicaciones la hay, es evidente, y que la hay en toda España. Es decir, las comunicaciones españolas, por tierra especialmente, dejan bastante que desear, pero no sólo en Andalucía. En Andalucía desde luego, pero también en muchas otras regiones españolas. Si aquí dijéramos que existía un trato discriminatorio para Andalucía respecto al resto de España, creo que no estaríamos diciendo la verdad, y si dijéramos que las comunicaciones en Andalucía están muy bien, o están bien, tampoco estaríamos diciendo la verdad. Lo mismo que hay problemas de comunicaciones en Andalucía, los hay —hablando por regiones— iguales o más graves en Galicia, en Extremadura, en las provincias insulares, en toda la cornisa Cantábrica, en muchas partes de Castilla. Y descendiendo no a regiones, sino a zonas, yo diría que no hay provincia española, o habrá poquíssimas, que no tengan graves problemas de comunicación. Y eso es así. Hay que decirlo primero, y nos corresponde evidentemente a los españoles de esta hora, de este momento, el decirlo, el examinarlo y el tratar de dar soluciones; no soluciones milagrosas, que creo que tampoco las hay, sino soluciones de trabajo, de esfuerzo, de reparto de recursos, de establecimiento de prioridades, de aportación de soluciones.

Las preguntas —para ordenarlo de alguna manera, porque si no nos perderíamos hablando de cada uno de los temas concretos— que me ha planteado se las voy a tratar de contestar ordenadamente. La primera es sobre la política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en relación con las comunicaciones internas de Andalucía. La gran pregunta.

Quiero decirle al señor interpelante una cosa, que no hace falta que insista en ella, porque él lo sabe perfectamente. No voy a hurtar la contestación de nada, pero esta pregunta está dirigida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las carreteras, como sabe muy bien, no son de la competencia de este Ministerio, lo cual no significa que el Gobierno no tenga que hacer una política coordinada de todas las comunicaciones. Por eso voy a contestar también al tema de las carreteras, pero quizá con menos datos y menos conocimiento que en el tema de transportes ferroviarios, aéreos o marítimos.

En carretera, la situación de la red estatal de Andalucía representa un 15 por ciento de las carreteras del Estado y sirve a cinco áreas metropolitana, a catorce áreas urbanas y a setenta y cinco cabeceras de comarca.

La estructura de la red de carreteras responde, básicamente, a la situación geográfica. Las vías de comunicación principales se desarrollan en sentido Este-Oeste por las correspondientes depresiones. Son, por ejemplo, a lo largo de la costa, la 340 —a que se ha referido—, Cádiz-Málaga-Almería, con su prolongación hasta Murcia. En el valle del Guadalquivir, la nacional IV, entre Bailén y Sevilla, prolongada en el Oeste por Sevilla-Huelva-Ayamonte, de la que después hablaremos. Al Este la 322, que comunica Bailén con Albacete y Valencia. Intermedia entre las dos está la 342, que comunica Jerez con Antequera, Granada y la región murciana, con una importante alternativa que establece la comunicación Sevilla-Antequera. Esto, fundamentalmente, en cuanto a las carreteras transversales y algunas de las verticales.

La comunicación Norte-Sur, además de la función de la intercomunicación andaluza, proporciona la conexión con la Meseta Central y Extremadura. No es que sea radial, sino que por la distribución y composición geográfica de España y la ubicación de Extremadura tiene que tener una lógica conexión con el Norte, aparte de la transversal.

Entre éstas están, en el centro, el itinerario Madrid-Bailén, con prolongación a Granada y Motril; al Oeste, Cáceres-Sevilla-Cádiz, con la comunicación con Badajoz y Huelva, que es la salida al mar de la baja

Extremadura. Estos son los ejes fundamentales de comunicación.

En cuanto a la política del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aunque sea por referencia, le puedo contestar que se centra en la potenciación de los trayectos Este-Oeste, con el fin de acentuar el carácter interregional de las comunicaciones, a la vez que se mantienen y mejoran los accesos a otras regiones.

Por lo que se refiere a las actuaciones y previsiones, que es probablemente lo que interesa en este momento, en la carretera costera se ha acondicionado el trayecto Cádiz-Málaga y parte del de Málaga a Almería. Está previsto para los próximos años fundamentalmente el aumento de capacidad de los tráficos más conflictivos. La variante de Chiclana y Tarifa, el desdoblamiento de calzadas de Algeciras y San Roque, las rondas de Málaga y Torremolinos, el desdoblamiento de calzadas Málaga-Torre del Mar, la variante de Motril, el nuevo acceso a Almería desde el aeropuerto y la construcción de un tramo entre el lugar que llaman la Venta del Pobre y los Gallardos, para la conexión con Murcia.

En la Nacional IV se prevé como actuación necesaria el reforzamiento del firme, cuya vida útil está cerca de finalizar, es decir, está muy mal; la circunvalación de Córdoba, Andújar y Carmona, y la entrada en servicio de la autovía Sevilla-Huelva.

Se está ejecutando, como seguramente conoce mejor que yo el señor Pérez Ruiz, el acondicionamiento del tramo Huelva-Cartaya, y se prevé —después me referiré a ello— el de Cartaya a Ayamonte. La actuación se va a completar con el puente internacional sobre el Guadiana —al que también me referiré después—, para lo que se está en contacto con organismos y autoridades portuguesas.

En la carretera Jerez-Granada destaca la obra de terminación de la carretera entre Olvera y Campillos, que culminará una primera etapa de actuaciones.

En las comunicaciones Norte-Sur, la actuación más urgente es la multiplicación de calzadas en Despeñaperros. Bailén-Granada por Jaén está casi terminada, y en preparación los proyectos de la provincia de Granada. Se encuentra también muy avanzado el acondicionamiento del tramo entre Mérida y Sevilla. La prolongación Sevilla-Cádiz se encuentra

en buenas condiciones, tanto por la carretera convencional como por la autopista paralela, si bien son necesarias actuaciones de envergadura para resolver los problemas de congestión en la zona de la Bahía Gáditana: Puerto Santa María, Puerto Real y San Fernando.

En la carretera Badajoz-Huelva están preparándose los proyectos de acondicionamiento y, en ciertos casos, nuevos trazados que atraviesan la zona montañosa de la sierra de Aracena y el Andévalo, así como la mejora de la conexión con Portugal por Rosal de la Frontera, que es la comunicación más directa que hay entre Sevilla y Lisboa.

Entre otros itinerarios se está acondicionando el trayecto Córdoba-Lucena, se está estudiando la necesidad de una nueva calzada entre Málaga y Antequera, se ha puesto en servicio un nuevo trazado entre Vélez de Benaudalla y Motril, y se emprenderán las mejoras en las proximidades de Córdoba y de la carretera Córdoba-Badajoz.

Puede señalarse que la inversión prevista en carreteras para el trienio 1980, 1981 y 1982 asciende a 20.246 millones de pesetas, sin incluir la correspondiente al Plan de acción coyuntural especial, lo que supone un incremento del 26,7 por ciento sobre la inversión en el trienio anterior y duplicar la inversión del trienio 1974/1976.

Con todo esto, probablemente quedan muchas cosas por hacer. No quiero decir que con esto se resuelvan, ni mucho menos, todos los problemas, pero es evidente una alta preocupación por las comunicaciones por carretera en Andalucía, con una serie de obras realizándose, en marcha o en proyecto y unas previsiones de inversión que me figuro que el señor Pérez Ruiz desea que se aumenten y yo también. Naturalmente depende de los recursos que tengamos, de los Presupuestos que apruebe esta Cámara y de las naturales necesidades, que se multiplican —como decía en un primer momento— en todas las regiones españolas.

En cuanto a los ferrocarriles, hay bastantes aspectos. En primer lugar, me ha preguntado cuál es la política general del Departamento en cuanto a estas infraestructuras, y, en segundo, si va a procurarse que RENFE potencie las comunicaciones internas de Anda-

lucía, en lugar de pretender la eliminación de algunas líneas.

Ha hecho una serie de afirmaciones y también ha hablado de defectos, que no discuto —en algún caso concreto no puedo afirmar ni negar—, pero quiero decir que el nivel de servicio de los ferrocarriles españoles está muy lejos de la media europea y del que deseáramos que tuviera. También es verdad —no voy a entrar hoy en ello, porque hay convocada, a nuestra iniciativa, una Comisión informativa de Transportes para hablar de los ferrocarriles, el día 24 de este mes, en esta Cámara— que el dinero de los ferrocarriles está muy lejos de lo que las necesidades actuales exigen. Puedo darle los datos de los déficit relativos al año 1978. En Alemania, traduciéndolo a pesetas, son 450.000 millones de déficit de explotación; en Francia, 400.000 millones, y en Italia, 150.000 millones. Nosotros tenemos un déficit de 46.000 millones de las cantidades invertidas. Como estas comparaciones pueden dar lugar a equivocaciones y ser manipuladas, quiero exponer que, por ejemplo, Italia tiene 16.000 kilómetros de red y España 13.500, de manera que la diferencia es muy pequeña y, en cambio, la cantidad que se invierte es aproximadamente tres veces mayor en Italia.

Después de hacer esta aclaración puedo afirmar que ni el Gobierno ni RENFE tienen previsto ni desean el cierre de ninguna de las líneas ferroviarias existentes en Andalucía.

Ha hablado también del Plan General de RENFE, que, efectivamente, está redactado. El Ministerio tiene la intención de que venga en este otoño al Congreso el proyecto de ley aprobatorio del Plan. Realmente, si no hacemos un esfuerzo notable en materia de inversiones en ferrocarriles, nos vamos a encontrar con que cada vez vamos a tener en Andalucía y por doquier peores ferrocarriles. Y en un momento en que la situación, que es progresiva, que arranca de hace mucho tiempo, no de uno o dos años, en que por razones de ahorro energético hay que potenciar el transporte público —por esas y otras muchas razones— y el transporte por ferrocarril, lógicamente deberíamos hacer un esfuerzo todos en ese sentido para potenciarlo.

Quiero decir —y después lo unimos con otra de las cosas que ha preguntado— que el

gasto energético para el transporte de viajero-kilómetro en ferrocarril es doce veces más bajo que en avión. Ello nos debe determinar muchas veces (en un momento en que la política energética debe ser decisiva para tomar medidas económicas) que de las decisiones que tengamos que tomar las tomemos entre todos.

Le estaba diciendo a Su Señoría que en los estudios correspondientes al nuevo Plan de Ferrocarriles —que no es una entelequia, sino que está hecho, está terminado y mi deseo es que este otoño venga a esta Cámara— se prevé que las líneas Córdoba-Sevilla, Huelva y Cádiz, Córdoba-Málaga y Linares-Almería se integren en la red básica o fundamental, lo que supondría un incremento o mejora de las infraestructuras y un aumento de la calidad del transporte ferroviario en tiempo y frecuencias, con los consiguientes efectos beneficiosos para el resto de las líneas existentes en Andalucía.

Se quejaba el señor interpelante de la falta de dobles vías, y tiene razón también. Pero ¿sabe Su Señoría qué tanto por ciento de dobles vías existe en España entera? El 16 por ciento. ¿Y sabe la media de dobles vías en Europa? El 40 por ciento, en números redondos. El Plan General de Ferrocarriles intenta elevar en estos doce años las dobles vías en España al 37 por ciento.

Hablaba Su Señoría de alcanzar los niveles de velocidad europeos, y no sólo referido a Andalucía, sino a muchas otras regiones de España, siendo la media europea de 90 a 100 kilómetros. ¿Sabe Su Señoría que gran parte de los 13.500 kilómetros españoles el trazado es el mismo de hace cien años? No oculto nada diciendo que vamos a hacer todo lo posible, pero no el milagro, por cambiar radicalmente todo el trazado, pero en uno o dos años eso es imposible. De esos 13.500 kilómetros de vía, por las características de nuestro territorio y por la forma en que se hizo el trazado, sólo hay un 22 por ciento de terreno llano, de infraestructura llana; todo lo demás, el 78 por ciento, está en pendiente. ¿Y sabe que tenemos un 15 por ciento de vías con curvas, que no responde absolutamente a un trazado de un ferrocarril moderno, que no permite esas velocidades en absoluto, cualquiera que fuera el material que se empleara

en ellas, y que de todo nuestro trazado el 35 por ciento son curvas?

Esto naturalmente no nos desanima para seguir trabajando, pero sí pone las cosas en su sitio el decir cómo es nuestro territorio, cómo son nuestros ferrocarriles, cómo es nuestra infraestructura y el esfuerzo que todos debemos hacer; porque, insisto, sólo con una clara voluntad de mejorar nuestros ferrocarriles se puede modificar esto en Andalucía y en las demás regiones españolas. Y no se me oculta que el interpelante participa —yo le he oído muchas veces— de ese criterio de solidaridad que pedimos constantemente para toda España.

Pues bien, le voy a dar unos datos del Plan General por lo que respecta a Andalucía. Según las mejoras previstas en el Plan —que, insisto, está hecho—, puede señalarse que los tiempos de viaje de los servicios regionales de viajeros, servicios diurnos, con recorridos entre 50 y 350 kilómetros, entre núcleos de población de las mismas regiones o de las regiones próximas, se trata de reducirlos en un 50 por ciento. Probablemente aun con esta reducción del 50 por ciento —que es el máximo al que podemos aspirar en este plazo— no se alcancen los niveles de los mejores trenes europeos, ni mucho menos. Se trata de que la velocidad no sea inferior a 80 kilómetros-hora. Son posiciones realistas, no se trata en modo alguno de afirmaciones demagógicas, sino de cosas que esperamos tener ocasión de cumplir o que se cumplan. Hay que hablar de cosas que se pueden hacer. Los servicios diurnos de largo recorrido, de más de 350 kilómetros, se pretende que alcancen una velocidad comercial que llegue o se acerque a los 120 kilómetros-hora, con mínimos de 100 kilómetros, de modo que los tiempos de viaje a nivel nacional se reduzcan en un 50 por ciento respecto a los actuales.

En cuanto a inversiones, en el Plan de RENFE al que me estoy refiriendo se prevén 96.800 millones de pesetas en inversiones directas en Andalucía, a sabiendas de que las inversiones en ferrocarriles muchas veces, aunque no se realicen materialmente sobre el suelo de una provincia, son indispensables para el buen uso de esa provincia, porque la conexión es absoluta; no se pueden conside-

rar compartimentos estancos cada tramo de vía que está en una provincia.

Dentro de este Plan, la realización más destacada que seguramente le interesará conocer, que le voy a citar brevísimamente —y estoy a su disposición para toda la mayor información que quiera—, es el nuevo acceso en vía doble electrificada de Córdoba a Madrid, con una distancia de 352 kilómetros, de los cuales 119 corresponden al nuevo trazado, al que me parece que se refería Su Señoría, Brazatortas-Córdoba, que supone un acortamiento de 90 kilómetros respecto al trazado actual. Aunque esto no sea interregional, creo que es importantísimo para toda la región, y no sólo para Andalucía, porque lo demás se conecta también con Andalucía, y creo que el interés es absolutamente recíproco. Sólo esta realización representa 44.700 millones de pesetas, de los cuales corresponden a Córdoba 18.700 millones.

Se van a duplicar las vías en los trayectos Córdoba-Lora, Sevilla-Sanlúcar, Sevilla-Utrera, Jerez-Cádiz; se van a mejorar Sanlúcar-Huelva, Utrera-Jerez; se dedicarán casi mil millones a las cercanías de Sevilla, más de 200 millones a las cercanías de Málaga, y en las instalaciones de la llamada Ruta de la Plata, en la parte de Sevilla, con casi 300 millones de inversión. Pretendemos que a la finalización del Plan General de Ferrocarriles se consigan una serie de objetivos, y al hablar de objetivos en doce años hay que tener en cuenta que naturalmente sufrirán cambios, ello es lógico, aunque espero que para mejorar.

Respecto a los servicios diurnos de largo recorrido, se incrementarán los nueve servicios actuales hasta 41, con una reducción del tiempo de hasta el 40 por ciento. Los de largo recorrido nocturno se incrementarían un 78 por ciento, si conseguimos que se apruebe la ley del Plan. En los regionales, el número de trenes aumenta en un 87 por ciento en cercanías, previéndose en el núcleo de Sevilla pasar de 4.000 viajeros-día a 19.000. Todo el material lógicamente tiene que ser climatizado y renovado. En mercancías se reducirán los plazos de transporte a la mitad, se utilizará la fórmula de plazo garantizado y se crearán quince nuevas terminales de mercancías.

A título de ejemplo, la relación Madrid-Se-

villa podría reducirse a cuatro horas, cuando actualmente es de seis horas diez minutos; Sevilla-Granada tres horas quince minutos, en vez de las cuatro horas once minutos actuales, o Granada-Almería dos horas y media, con dos servicios diarios en cada sentido, cuando actualmente es de tres horas cuarenta y ocho minutos. Estos son puros ejemplos, tal vez más reveladores que dar datos y datos. Tomo nota del horario del Talgo de Almería para tenerlo en cuenta. Lo que no puedo es contestarle sobre la marcha.

Le rogaría al señor Pérez Ruiz que nunca hablara de «tomadura de pelo»; nunca. No creo que en la intención de nadie esté «tomar el pelo» a nadie, y menos a ningún sector del pueblo ni a ningún español de ningún sitio.

Sobre aviación civil, me pregunta si son ciertas las noticias sobre una reestructuración de aeropuertos nacionales. Es cierto que estamos estudiando los aeropuertos nacionales. España tiene tres veces más aeropuertos que Alemania. Tenemos treinta y tres aeropuertos en funcionamiento, lo cual desde cualquier idea de aprovechamiento no parece razonable, pero eso no significa que esté prevista de ninguna manera —y quiero afirmar que es falsa, para dejarlo bien claro— la idea de cerrar Jerez, Granada o Córdoba. Eso es un rumor falso; no está previsto de ninguna de las maneras. Ello no significa que en esta y otras regiones no tengamos que ir pensando y trabajando en una potenciación de aeropuertos regionales y en una mejora de las redes interiores de comunicación, porque, sin querer extenderme, debo decirle que el transporte aéreo de personas o de mercancías para distancias inferiores a 200 ó 300 kilómetros, desde el punto de vista energético, no tiene mucho sentido y, en ciertos aspectos, podemos decir que es un lujo la utilización de grandes aviones para esos trayectos, y no sólo un lujo, sino que, a veces, podría considerarse con un calificativo todavía más riguroso.

Nosotros estamos estudiando la mejor utilización de los aeropuertos españoles, la mejor utilización de nuestra red aérea, de acuerdo con lo que se dijo en el Libro Blanco, pero eso no significa —insisto en ello, para que quede bien claro— medidas de cierre de ninguno de estos tres aeropuertos. No sólo no está previsto el cierre, sino que en estos aero-

puertos concretamente existen planes de mejora.

Seguramente el señor Pérez Ruiz y muchas personas más, querían que todavía fueran mayores los planes de inversión, pero, como la pregunta no es ésa, le voy a decir, por ejemplo, que en Jerez se está estudiando la realización de una nueva terminal, nueva pista de rodadura y nuevos accesos. No tenemos todavía crédito presupuestario, por lo que está en estudio tan sólo. En Córdoba sí hay una inversión solicitada por este Ministerio, para el presente ejercicio, por un valor de 490 millones de pesetas, para el aeropuerto, y en Granada la solicitud de inversión asciende a un montante de 125 millones de pesetas.

En lo de la tomadura de pelo creo que Su Señoría hacía referencia a unos anuncios de unas líneas. Lo único que le puedo decir es que el tercer nivel, lo que se llama tercer nivel, los vuelos interregionales, no parece que tenga en la situación actual mucho sentido que se desarrollen por compañías nacionales o por la compañía de bandera del país. En casi todos los países, este tipo de vuelos, cuando existe demanda que justifique su implantación, se satisface por otra vía, con otro tipo de aviones más pequeños y con unas instalaciones diferentes. Concretamente cualquier iniciativa de este tipo se verá siempre con buenos ojos en cuanto mejore las comunicaciones. Pero me parece que Su Señoría quería saber la posición, y la posición es que nuestra situación actual no es como para que se instalen desde una empresa pública estos servicios de tercer nivel, porque, como decía al principio, las necesidades del transporte en general y las prioridades de los recursos que tenemos o que existen no dan probablemente para hacer este tipo de operaciones desde la Administración del Estado. Esto no significa que por parte de la Subsecretaría no se trabaje para facilitar las redes de transporte aéreo regional insuficiente. Hay regiones que tienen todavía muchos más problemas, y las provincias insulares son un clarísimo ejemplo, porque no hay métodos sustitutivos de comunicación.

Me ha preguntado también Su Señoría si se piensa volver a poner en funcionamiento la

línea Málaga-Vélez Málaga. Este ferrocarril era de vía estrecha, no de RENFE, en ningún caso. Nunca fue explotado por RENFE. El año 1961, hace diecinueve años, se levantó dicho ferrocarril y se aprovechó la explanación, en parte, para utilizarla como carretera y tendido de tuberías de la Confederación Hidrográfica. RENFE, por iniciativa propia, ha encargado, dentro del ámbito del estudio que se está realizando sobre rentabilidad y reconstrucción con el ancho de RENFE, que es absolutamente distinto, de este ferrocarril, junto con otros tramos también en estudio. Dicho estudio estará ultimado probablemente a finales de octubre, y supondría realizarlo, por los datos que tenemos, unos 6.000 millones de pesetas. El plan General de Ferrocarriles no ha considerado el restablecimiento de esta línea.

Me ha preguntado también por el ferrocarril Huelva-Ayamonte. Por parte de RENFE se solicitó, de acuerdo con unos informes del Banco Mundial, que me parece que conocerá el señor Pérez Ruiz, el cierre del tráfico de mercancías de la línea Gibralforte-Ayamonte. El año 1969, hace once años, se acordó el cierre, que fue llevado a la práctica por RENFE a partir de mayo de 1970, y se garantizó con servicios de carretera el tráfico de mercancías, que era poco. Se mandó que se realizara un nuevo estudio en el plazo de tres años, el cual fue terminado en 1976. El Consejo de Administración, en 1978, tomó el acuerdo de solicitar del Gobierno el cierre total del tráfico de viajeros y mercancías de la línea. No se ha recibido contestación. Un nuevo estudio realizado, que se ha terminado en enero de 1980, ratifica en todas sus partes el anterior en el sentido de la conveniencia del cierre total de la línea, desde el punto de vista de la empresa. Sin embargo, a pesar de todo esto, y teniendo en cuenta, indudablemente, no la rentabilidad económica, sino la rentabilidad social, no se ha cerrado esa línea todavía y en el Plan General hay previstas actuaciones de mantenimiento de la misma que permitirá establecer cuatro relaciones ferroviarias por sentido y día —hoy existen tres—, caso de que la demanda lo exija y con vistas al futuro en que la conexión Ayamonte-Villarreal de San Antonio se establezca mediante un puente internacional.

Del puente también volveremos a hablar porque hay otra pregunta sobre la carretera.

El puente internacional que se está proyectando para la carretera, no es posible incluirlo —según los estudios—, en la misma línea ferroviaria, ya que ese puente se hace a una cota elevada, por la que debe atravesarse la ría por las necesidades de la navegación, como es natural, supone un fuerte desnivel que sí puede salvarse, por lo visto, para los accesos de carretera, pero no es factible hacerlo para las líneas ferroviarias. De modo que la contestación es ésta.

En cuanto al tema de la carretera de Sevilla a Ayamonte me ha preguntado la opinión del Gobierno, y le voy a dar mi opinión personal porque es un tema de Obras Públicas y Carreteras de la Costa.

Yo creo que el interpelante conoce mejor que yo esas comunicaciones por multitud de razones, pero mi opinión personal ya la tiene. En cuanto al tema de la carretera sobre la que me pregunta, me figuro que, como andaluz, la conoce también mucho mejor que yo, pero parece ser que en este momento, entre Sevilla y Sanlúcar la Mayor, está ya en servicio con dos calzadas. Ha sido recientemente construida, de modo que no existe abandono ni despreocupación y entre Sanlúcar la Mayor y la circunvalación de Huelva, están en ejecución las obras de construcción de una autovía de trazado totalmente nuevo. Me figuro que no es una autopista, pero debe ser una autovía moderna susceptible de ser desdoblada cuando el tráfico lo demande, constituyendo así la prolongación del actual tramo de autopista.

El único tramo sobre el que se está actuando sobre la carretera actual (no sobre una renovada), es el tramo Huelva-Ayamonte en el que parece ser que, según los estudios, ni las necesidades del tráfico, ni la longitud del recorrido justifican, por el momento, una actuación de mayor envergadura. Seguramente el señor interpelante conoce otras autopistas andaluzas —no están muy lejos—, que se anticiparon mucho a las necesidades y basta recorrerlas para darse cuenta de que se ha hecho un gran esfuerzo en infraestructura que, de momento, no ha tenido utilización práctica y, habida cuenta las muchas necesidades de otras zonas de Andalucía, ló-

gicamente, una buena administración debe exigir una utilización adecuada de esos recursos.

Se está realizando —me parece que él mismo lo ha dicho—, una obra entre Huelva y Cartaya que supone la inversión de 200 millones de pesetas. El tramo siguiente Cartaya-Ayamonte supera lo previsto, 300 millones de pesetas, lo que da idea de que también esa carretera va a mejorar. Insisto en ello, insistiría tantas veces cuantas hiciera falta, aunque no tantas como deseamos el señor interpelante y yo mismo.

Hay otro tema que en el orden de preguntas estaban al final, pero que he contestado antes, que se refería a una línea aérea que una todas las capitales andaluzas. Creo que he dicho antes que nuestra colaboración y deseo es que se mejoren las comunicaciones, pero hay iniciativas que no deben tomarse desde el Estado, sino colaborar a ellas porque existen otras necesidades que son preferentes y hacía referencia también, en el momento actual de crisis energética, al muy superior gasto de combustible que supone el transporte aéreo respecto al terrestre, sobre todo en pequeñas distancias.

Crea que el señor interpelante se había olvidado que Andalucía tiene una amplia zona de costa; después se ha dado cuenta de que hay comunicaciones marítimas. Sobre ellas también quiero informarle.

Las comunicaciones marítimas en Andalucía están cubiertas, básicamente, en cuanto a tráfico de viajeros, por la Transmediterránea, en la que, como usted sabe, el Estado tiene el 96 por ciento de participación en su capital social, y existe también otra naviera, ISNASA, que cubre la línea Algeciras-Ceuta.

Por lo que a la Compañía Transmediterránea respecta, se prestan en este momento los siguientes servicios: línea Algeciras-Ceuta, a la que están destinados los transbordadores «Ciudad de Tarifa», «Virgen de Africa» y «Victoria». Efectúan dieciocho servicios diarios, nueve de cada puerto, con una oferta de transporte diario de 15.096 pasajeros y 1.680 vehículos, y le puedo decir de memoria que el nivel de ocupación, me parece recordar, no alcanza más allá del 50 por ciento, naturalmente de media.

La línea Málaga-Melilla se cubre con el bu-

que «Antonio Lázaro», con una salida diaria y oferta de 1.200 pasajeros y 120 vehículos por día.

En la línea Almería-Melilla presta servicio el buque «Vicente Puchol», con seis expediciones semanales —doce servicios, por tanto—, con una oferta de transporte de 7.200 pasajeros y 720 vehículos por semana.

La línea Ceuta-Melilla se cubre con el «Santa María de las Nieves», con una oferta más pequeña, 295 pasajeros y diez vehículos. Después, para facilitar el tráfico de mercancías entre Andalucía Oriental y Melilla, se ha puesto en servicio un buque de carga, el «Ribanalón», que cubre la ruta Málaga-Melilla-Almería, con tres expediciones semanales.

Con datos del año 1979, que son los que lógicamente en este momento podemos manejar, la Transmediterránea transportó 1.714.629 pasajeros y 180.044 vehículos, lo cual supone el 46 por ciento de pasajeros y el 26 por ciento de mercancías de todo el transporte de dicha compañía.

Desde el punto de vista marítimo, no creo que se pueda hablar de discriminación para Andalucía, lo cual no significa, naturalmente, que no existan también mayores demandas y de mejor calidad de servicio. Lo que ocurre es que, por ejemplo, en la línea Ceuta-Algeciras se han hecho recientemente unas peticiones de buques de tipo hidroala, pero la legislación que tenemos, al no ser buques de construcción española, no permite la instalación, para tráfico de cabotaje, de este tipo de barcos mientras que, por ejemplo, en Canarias, sí se ha podido hacer un ensayo como consecuencia de la legislación especial de las islas y sería deseo de este Ministerio que en la zona del Estrecho de Gibraltar y en las otras provincias insulares pudiéramos llegar a una situación semejante, cuando sea aconsejable prestar servicios también con este tipo de barcos.

Hay más —y me temo que estoy resultando quizá pesado, llevado de mi deseo de informar en todo lo posible al interpelante—; hay otro tema que es muy importante para Andalucía, que son todas las comunicaciones marítimas que discurren por su zona, aunque no sean estrictamente de comunicación entre

ciudades andaluzas. Como eso también repercute, le voy a dar unos cuantos datos.

El tráfico por el Estrecho y por esa zona es numerosísimo. Hay aproximadamente 350 buques diarios y, como consecuencia de los estudios que se han hecho de tráfico marítimo y siguiendo las recomendaciones internacionales, se dispusieron en su día canales o sistemas de navegación para ordenar el tráfico por esta zona. Puedo decir en este momento —y creo que es la primera vez que se anuncia—, que existe ya un estudio para poner una torre de control de tráfico, dotada de los más modernos medios de telemetría, situada en el punto más septentrional de la zona, en Punta Carnero. Esta torre, en la que se van a invertir 250 millones de pesetas y cuyas obras esperamos comenzar este mismo año, será nuestra primera aportación a un verdadero control del tráfico marítimo internacional sobre una zona congestionada.

Hay un alto porcentaje de movimiento comercial y pesquero a través de los puertos andaluces, y si me lo permite le voy a dar unos datos para ampliar la información, ya que se refieren también a las comunicaciones.

En Almería, que es el principal puerto de exportación de mineral de hierro de esta zona, durante el año 1979 entraron cuatro millones de toneladas de registro bruto en su puerto. Málaga, en el mismo año, doce millones de toneladas, y entre estos puertos existe una línea de pasaje y carga, como me he referido, con el vecino puerto de Melilla. Algeciras, además de puerto pesquero, en el tráfico mercante ocupa una situación especial, privilegiada, preferente; mantiene dentro de su bahía la refinería, que es capaz de descargar crudos de petroleros de 300.000 toneladas. Tiene una terminal de contenedores y han pasado cerca de treinta millones de toneladas de registro bruto. Ya me he referido a los servicios de pasajeros con Ceuta y Tánger. Tanto en Algeciras como en Ceuta están avanzando los estudios para dotar las terminales marítimas, con una infraestructura apropiada para el tránsito de los buques que llaman «rolon/roloff» y desde el puerto de Algeciras existe una línea, para el servicio de pasajeros con Tánger, que en este momento tiene tres buques españoles diarios, aparte

de los buques marroquíes, porque es un convenio 50 a 50.

En Sevilla, en el año 1979, han pasado por su puerto cuatro millones de toneladas de registro bruto, y, dada la importancia agrícola y ganadera de la zona y la influencia del puerto de Sevilla, lo más importante ha sido la carga de arroces y las descargas de habas, soja, maíz y plátano. Las ampliaciones previstas en los muelles de servicio permitirán el uso de transbordadores de viajeros y buques mixtos.

El puerto de Cádiz tuvo trece millones de toneladas de registro bruto en el año 1979, es el punto principal de las líneas regulares exteriores con el Atlántico Norte y con el Caribe y, además, en este momento, la cabeza del puente marítimo con las Islas Canarias, porque por una estructura que se hizo del tráfico marítimo entre la Península y Canarias, Cádiz se ha convertido en el puerto básico para ese tráfico y se ha incorporado al mismo una serie de buques de porte moderno que proporcionan una media de cinco salidas semanales en ambos sentidos, lo cual repercute también en la comunicación de la Península, y Andalucía especialmente, con Canarias. Hay una serie de datos más sobre el tráfico marítimo de los que creo debo prescindir.

Yo sé que los naturales deseos del interpelante —y los míos—, de mejora de las comunicaciones se van a mantener, pero tenga la seguridad de que no existe despreocupación ni discriminación, sino una preocupación mantenida que viene de meses y de años atrás para que, efectivamente, esa situación insuficiente de las comunicaciones interiores de Andalucía, y de Andalucía con otras regiones, como las de otras regiones entre sí, vayamos —insisto otra vez— entre todos y con la colaboración de todos, tratándolas de resolver, dotando a la Administración de medios para poder hacer frente a las muchísimas necesidades y a los indudables retrasos que en este punto se puede decir que existen en casi todos los tráficos, en casi todos los modos de transporte por tierra —carretera y ferrocarril—, por mar y por aire.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): ¿Desea el señor Pérez Ruiz usar del segundo turno? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Pérez Ruiz para mostrarse satisfecho o no con la contestación dada por el señor Ministro.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, brevisísimamente para, en primer lugar, agradecer al señor Ministro la información exhaustiva que ha aportado sobre todos los temas, incluso sobre los que no son estrictamente de su Departamento, porque la interpelación iba dirigida al Gobierno y no podíamos hacer distinción entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transportes. Evidentemente, el señor Ministro ha tenido que estar un poco forzado en las materias no específicas del Ministerio de Transportes, pero de todas maneras agradecemos los datos que ha facilitado que han sido incluso más de los que inicialmente temíamos que nos iban a dar.

Lo que sí quiero resaltar es la insatisfacción que me produce el hecho de que, por encima de toda la buena voluntad que indudablemente se trasluce de los datos y comunicación de los Ministerios, existe una filosofía, y es una filosofía política distinta indudablemente de la filosofía política que nosotros mantenemos. Se ha hablado insistentemente de que hay un mal de muchos, de que hay una penuria general, de que los recursos son escasos y de que también es necesario tener en cuenta la demanda.

Se ha hablado de la demanda en multitud de ocasiones. Nosotros consideramos que la situación actual de Andalucía, lo mismo que la de Galicia, Extremadura y otros territorios también deprimidos de España, son consecuencia de un desarrollo capitalista dependiente; es decir, del capitalismo dependiente, el cual no se entra a corregir a fondo y nos tememos que con la buena voluntad, el esfuerzo y con el recurso al esfuerzo y a la petición de ayuda general, no vamos a corregir. Creo que en este sentido debo mostrar la insatisfacción. No es la demanda el factor que debe resolver la discriminación que existe.

El señor Ministro me ha dado datos de España, pero no me ha dado datos comparativos de Andalucía con respecto a España. Dice,

por ejemplo, que las carreteras son el 15 por ciento (hablaba del área del Estado) exclusivamente como dato andaluz. Sin embargo, ni la población ni el territorio de España son el 15 por ciento; es decir, que en el único dato comparativo que ha dado de Andalucía se denota una diferencia.

Yo sí quiero aportar al señor Ministro como información, que probablemente él no tenga (estas informaciones no alcanzan a los Ministerios, porque es natural que no alcancen) que en cuanto a la tranquilidad que muestra sobre la suficiencia de comunicaciones marítimas entre Algeciras y Ceuta, hay que destacar que eso no es así en determinadas ocasiones o épocas del año.

Yo le puedo poner ejemplos concretos de que este verano incluso se ha producido una circunstancia que podía haber sido trágica para el país, por una acumulación de pasajeros en el puerto de Algeciras, el cual se encontraba —y algunos señores Diputados que han pasado por allí lo habrán podido comprobar— más como una granja de puercos que como un puerto decente. Resulta que el capitán de un barco se atrevió a salir con un número de pasajeros que doblaba la capacidad del barco, con una tempestad que podía haber acabado con la vida de todos los pasajeros o de gran parte de ellos, hasta el punto de que parte de la tripulación se quedó en puerto y cuando el capitán llegó a tierra fue felicitado desde Madrid.

Señores, esto no es capacidad de tráfico, esto es una absoluta penuria de medios, poniendo en juego la vida de las personas. Vamos a ser un poco más ágiles y vamos a reconocer las deficiencias profundas de las comunicaciones. Hagamos el esfuerzo todos y pongamos, por supuesto, de nuestra parte. Yo le prometo al señor Ministro que aportaré todos los datos comparativos que tenemos en nuestro servicio de estudios sobre la situación de las comunicaciones andaluzas, porque me da la impresión de que en los Ministerios conocen datos de toda España, pero no los datos regionalizados.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero decirle dos o tres cosas nada más.

Primero, prescindiendo de un incidente que relata en el servicio Ceuta-Algeciras, puede que determinados días a determinadas horas haya habido más demanda que oferta, es perfectamente posible, pero insisto que el servicio de esta línea cubre, en cuanto a oferta de plazas, muy cumplidamente las necesidades. A lo mejor se refiere a unos días que lo que se planteó no fue un problema en el servicio Ceuta-Algeciras, sino en la ruta Algeciras-Tánger, y por eso el puerto estaba como dice que estaba, debido a que las autoridades marroquíes devolvieron un barco nuestro, que había hecho el viaje a Algeciras, porque no estaba en el convenio que fueran tres barcos españoles y sólo dos marroquíes, en un convenio 50/50. Entonces conseguimos —y esto fue en los últimos días de agosto—, que se modificara y se aceptara la presencia de tres barcos españoles, que están yendo en este momento. Puede que en aquellos días se produjera una aglomeración en el puerto pero no como consecuencia, probablemente, de viajeros españoles.

Después está el tema que él ha llamado de la demanda. Yo he empleado la palabra «demanda», pero ella no es el factor determinante ni una posición capitalista; cada cual, a lo mejor, mantiene o se cree en la obligación de mantener unas posiciones dogmáticas en todos los casos. Ese no es mi caso, desde luego.

Quiero decirle que la demanda de las necesidades es uno de los datos a tener en cuenta, y que, precisamente, esa demanda se satisface no por razones económicas sino por razones de utilidad social. En la utilización de los recursos, que son limitados, hay que tener en cuenta no el beneficio —en estos casos fundamentalmente no se tiene en cuenta el beneficio—, pero sí las posibilidades de prestar más servicio, de dar más cumplimiento a necesidades, de proporcionar mayor utilidad social y, lógicamente, sin excluir que, donde la demanda es pequeña, hay que utilizar las cosas que se tienen para responder a otras demandas, y no en el sentido capitalista de demanda y oferta con valor económico sino, precisamente, demanda de servicios.

Quiero decirle que, naturalmente, rechazo de nuevo la idea de discriminación; admito la de insuficiencia, la he admitido en las primeras palabras, pero no con sentido discriminatorio.

Los transportes públicos tienen en cuenta, en todos los sitios del mundo, sin excepción alguna, la distribución de la población. Creo que hay que hacer un esfuerzo muy grande por el transporte rural y vamos a hacerlo, habiéndose convocado ya, para los días 9 y 10 de octubre, un simposio internacional en Santiago para estudiar el transporte rural. Este es otro tema, el del transporte rural español, que aquí no se ha tratado, pero que es muy importante también. Evidentemente, una cosa es la insuficiencia y otra la discriminación. Insisto en rechazar toda idea de discriminación y agradezco sus reconocimientos y sus palabras de colaboración.

— SOBRE EL FERROCARRIL DE CANFRANC (DEL SEÑOR ALIERTA IZUEL).

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Interpelación del Diputado señor Alierta sobre el ferrocarril de Canfranc, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes» número 306-I, de 28 de febrero de 1980.

Tiene la palabra, para su formulación, el señor Alierta.

El señor ALIERTA IZUEL: Señor Presidente, señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, la interpelación que hoy vengo a presentar fue publicada el pasado 28 de febrero. Tiene por motivación la situación del llamado ferrocarril de Canfranc.

No me voy a extender sobre este ferrocarril, pero quiero decirles básicamente que existe una línea de acceso hasta la frontera francesa, desde Zaragoza, que termina en la ciudad de Canfranc, de donde recibe el nombre; atraviesa la parte alta de los Pirineos, mediante el túnel de Somport, y desciende, por la parte francesa, hasta enlazar con la red principal en la ciudad de Pau.

Pues bien, en marzo de 1970, es decir, han pasado ya diez años, un puente metálico normal de los muchos que existen en esta línea,

tuvo un desperfecto que desde entonces no ha sido corregido y, como consecuencia de esta avería del famoso puente de L'Estanguet, el tráfico por esta línea internacional se ha interrumpido y no se ha reanudado en ninguna circunstancia.

Esto significa un grave incumplimiento de un convenio internacional firmado por España y Francia, en 1928, para atender al funcionamiento de este ferrocarril.

Se han realizado numerosas negociaciones por diferentes organismos: Cámaras de Comercio, Diputación General de Aragón. Se han celebrado reuniones de personas interesadas de las zonas españolas —aragoneses y de otras regiones que también tienen interés en el establecimiento de esta línea—, con personalidades francesas representantes de sectores económicos del sur de Francia, de las zonas de Pau, de Toulouse y de otras que tienen interés, pero sin resultado.

No voy a extenderme excesivamente en decir cuál es el calendario de estas negociaciones que han sido continuadas, aunque sin el resultado apetecido, que es el restablecimiento de la línea.

El hecho concreto de presentar la interpelación fue la aparición de unas noticias que se divulgaron en la prensa española, en los periódicos «Cinco Días», «El País» y otros, en el pasado mes de febrero, recogiendo el endurecimiento de la actitud por parte de las autoridades francesas.

Estas noticias nos impulsaron al Diputado que les habla, conjuntamente con el Diputado de Huesca —provincia también muy interesada en el restablecimiento de esta línea férrea y de estas comunicaciones— don León José Buil, a presentar esta interpelación al Gobierno, dadas las esperanzas que la reapertura de este ferrocarril despierta, no sólo en Aragón —insisto—, sino también en otras regiones españolas.

De allí que una de las preguntas, obligada pregunta, que aparece en el texto de la interpelación sea sobre cuál es el estado actual de las negociaciones con las autoridades francesas y la actitud de éstas. No sin pasar por alto que en conversaciones mantenidas con los amigos Bearnese y de Pau en la parte sur de Francia, éstos nos hayan insinuado en numerosas ocasiones que una mayor presión

diplomática por parte del Gobierno español sobre el Gobierno francés podría tener efectos beneficiosos en esta reapertura, puesto que ellos aducen algunas circunstancias como que el Gobierno francés deja pasar un poco sus obligaciones internacionales viendo que la presión que ejercen las autoridades españolas no es lo suficientemente fuerte, como sería de desear, para que esta línea se restableciera, obligándoles a cumplir los compromisos internacionales que en su día suscribieron.

Las razones que alegan los ferrocarriles franceses —por supuesto respaldadas por las autoridades francesas—, son razones de tipo económico, basándose en el déficit que esta línea genera en su explotación.

Pero hablando de razones económicas, nosotros queremos insistir desde aquí en el hecho de que desde 1970, hace diez años, en que el puente de L'Estanguet sufrió esta avería, con lo cual se interrumpió el tráfico, la realidad económica se ha modificado y ha avanzado profundamente. Han aparecido nuevos elementos, que están recogidos en las diferentes preguntas de que consta la interpelación, y que hay que tener en cuenta para situar cuál va a ser el nuevo marco de explotación de este ferrocarril.

En primer lugar, como consecuencia del desarrollo económico las exportaciones de productos industriales que, desde Aragón, se han venido realizando con destino a Europa, han aumentado considerablemente durante estos diez años, con lo cual este es un tema que hay que considerar en cuanto al posible tráfico que genere y las posibilidades de las comunicaciones.

Igualmente, en el aspecto agrario el tráfico de productos agrícolas generados en el Valle del Ebro con destino a Europa se ha incrementado notablemente por múltiples razones, por el incremento que estos intercambios comerciales han tenido en los últimos diez años y por la complementariedad que, desde el punto de vista económico y de producciones tienen las dos vertientes de los Pirineos, la vertiente española y la francesa, que muestran características complementarias.

Adicionalmente se está propiciando recientemente la instalación de nuevas industrias,

concretamente la empresa General Motors, dedicada a la fabricación de vehículos en las proximidades de Zaragoza, cuya finalidad es, fundamentalmente, la exportación de automóviles con destino a Europa. Pues bien, las exportaciones de esta empresa, que suponen muchos miles de unidades, van a realizarse por ferrocarril, con posibilidades de generar tráfico cara al futuro en la utilización de esta vía de intercomunicación internacional.

Pero no sólo es esto; recientemente otra empresa, Motor Ibérica, ha anunciado que tiene proyectos para el establecimiento en Ejea de los Caballeros de una fábrica dedicada a vehículos comerciales y todo terreno también destinados en su mayor parte a la exportación al mercado europeo. Estas exportaciones, que también se realizarán por ferrocarril, modifican la potencialidad del tráfico que se puede generar, y que esta línea puede absorber.

Por último, un tema también importante es que a escasos metros del ferrocarril (el ferrocarril pasa por encima), en las proximidades de Sabiñánigo, últimamente han aparecido yacimientos de gas, yacimientos que además mantienen la promesa de ser mucho más importantes que lo que se ha comprobado hasta ahora. Estos yacimientos de gas, en primer lugar, con todas las instalaciones que llevan aparejadas, es de esperar que generen un tráfico de por sí, pero, al mismo tiempo, generarán una gran industrialización de la zona y esto, evidentemente, hace necesario que tengamos que replantearnos todo el esquema de transporte básico que afecta a la zona.

Si, además, tenemos en cuenta, aparte de estos datos económicos que se aportan, que existe una costosa infraestructura ya realizada, con unas obras amplias y muy costosas de ingeniería civil, el túnel de Somport, de bastantes kilómetros de longitud, uno de los más importantes de Europa que ya está realizado; si tenemos en cuenta que existe una estación en Canfranc que es una de las más grandes de Europa en cuanto a edificio, con una gran capacidad para absorber toda clase de servicios y para atender las necesidades de ese tráfico creciente, es difícil comprender la no reapertura de este ferrocarril, sobre todo si consideramos que nuestro país tiene con Europa únicamente dos vías férreas que permiten su unión con las redes europeas en los

extremos de los Pirineos, en el País Vasco y en Cataluña, a más de quinientos kilómetros de distancia una de la otra. Es decir, distancias que son bastantes mayores que las que suelen existir entre líneas férreas que unen diferentes países en los demás países de Europa y que, además, se encuentran prácticamente en un estado de saturación y han tenido que hacer costosas obras de ampliación en estaciones internacionales, en zonas que incluso en algunos casos están ganadas a la montaña y en otros casos están ganadas al mar.

No parece que se disponga de suficientes alternativas que aseguren el buen funcionamiento, la fluidez y la falta de peligro que, debido a cualquier causa, pueda originarse en nuestras relaciones ferroviarias con el resto de Europa. Esta falta de alternativas suficientes se acrecienta con una línea ya realizada que podía ponerse en funcionamiento, y que viene estando cerrada desde los últimos diez años.

Por ello, nosotros pediríamos al señor Ministro que las negociaciones continúen con el Gobierno francés y con los Ferrocarriles Franceses, y que se introduzcan todos estos nuevos elementos que acabamos de exponer ante Sus Señorías y, adicionalmente, puesto que no se trata de realizar ninguna obra que no tenga sentido, que por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se realice, bien por sí o bien mediante la colaboración de la Diputación General de Aragón o con la ayuda de otras corporaciones u organismos interesados y dispuestos a colaborar, un estudio de la viabilidad futura de esta línea férrea; pero un estudio al día, con datos de hoy, no con datos generados hace siete o diez años, haciendo un análisis, como suele llamarse, coste-beneficio, en el cual se pueden incluir todos los elementos que inciden en el tema respecto a la realización de una inversión de cualquier carácter.

Y refiriéndome a una pregunta que también aparece en la interpelación, quisiera decir que hasta el momento presente estaba hablando exclusivamente de la puesta en práctica o de la mera apertura de una situación tal como está hoy planteada, es decir, una red general de los ferrocarriles franceses que se une en la estación de Canfranc con la red de los ferro-

carriles españoles, y yo sugeriría la posibilidad de que se estudiaran alternativas de mera puesta en funcionamiento.

El problema que nos ocupa es que para los Ferrocarriles Franceses esta línea es una pequeña parcela de su red en una esquina de su territorio y, por lo tanto, tiene poca importancia, y le dedica poca atención. abrumado como debe estar por el voluminoso déficit que nos anunciaba hace un momento nuestro Ministro de Transportes y Comunicaciones; y para los Ferrocarriles Españoles la situación es la misma. Con los problemas que tiene que atender de una red más importante, este tráfico periférico, situado en una esquina del territorio, también tiene una importancia relativa.

Hay 40 kilómetros de línea que los Ferrocarriles Franceses no quieren, que la Société National prácticamente ha abandonado, y otros tantos que parece que hay muy poco interés, por parte de RENFE, en conservarlos.

Yo pediría al señor Ministro que se estudiara la posibilidad de consolidar estos 40 kilómetros que la Société National quiere abandonar y los 40 a los que nuestra RENFE tampoco quiere dedicar atención suficiente, de uno y otro lado de la vertiente, en una sociedad independiente que pueda facilitar su resolución; una sociedad que tenga su cuenta de explotación; una sociedad que tenga una actuación empresarial adaptada a las necesidades de la situación específica del tramo que nos ocupa y que gestione, de alguna forma, su puesta en funcionamiento.

En resumen, señor Ministro, yo le pediría, en primer lugar, que se continúen las negociaciones y, en segundo lugar, que se introduzcan estos nuevos elementos, paralelamente a una mayor presión diplomática hacia el Gobierno francés, para llegar a la reapertura y que, si es posible, se hagan los correspondientes estudios o análisis coste-beneficio que hace un momento he mencionado, y que se investiguen nuevas formas que, esquemáticamente, acabo de dibujar ante Sus Señorías, que faciliten esta reapertura del Canfranc, porque esta reapertura del Canfranc, permítanme que lo señale a Sus Señorías, despierta muchas ilusiones y ha generado muchos esfuerzos, y no sólo de los aragoneses, sino tam-

bién de otros compatriotas y de otras regiones, y también de los bearnese y de otras regiones del sur de Francia.

La obra está allí y, realmente, lo que tenemos que hacer, y creemos que se puede hacer, con viabilidad y con razones económicas, es consolidarla y aprovecharla. Al fin y al cabo es una obra que realizaron nuestros abuelos no hace muchos años, en la que pusieron grandes ilusiones y les costó grandes esfuerzos, y nosotros, sinceramente, queremos, y creemos que puede ser y que es viable, dejarle esta obra a nuestros nietos. Muchas gracias, señor Ministro.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Para contestar a la interpelación del señor Alierta tiene la palabra en nombre del Gobierno el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, quiero, en primer lugar, señalar que muchos de los datos que yo iba a dar me los voy a ahorrar, porque el señor Alierta los ha puesto de relieve ya. Y, después, trataré de contestar a sus manifestaciones últimas.

Efectivamente, el ferrocarril que se puso en marcha en el año 1928, a los ocho años justos se cerró. Permaneció cerrado una serie de años. A partir del 51 funcionó, y funcionó en línea ascendente. En el 67 tenía una cifra de tráfico importante en mercancías, básicamente en mercancías. Esto siguió así hasta el año 70, en que se produjo el accidente del puente de L'Estanguet, que ha sido ya relatado, y yo diría que incomprensiblemente, o comprensiblemente, según se quiera entender, ese puente no ha sido arreglado.

Se creó un grupo de trabajo de ambos países, y durante ocho años, desde el 71 al 78, se realizaron reuniones constantes que la verdad es que no dieron más resultado que las actas de las reuniones y las buenas palabras.

En el año 1978, la Diputación General de Aragón convocó una Asamblea en la que estuvieron representantes de Aragón, Valencia y de los Departamentos franceses lindantes con Aragón; y todos, como muy bien ha se-

ñalado el señor Alierta, manifestaron el interés de esas regiones en la puesta en marcha de este ferrocarril, y se acordó pedirlo así a los dos Gobiernos.

Como consecuencia de eso, el Gobierno español convocó y se reunió una Comisión mixta a finales del año 1978, ya en diciembre, y la Comisión aprobó por unanimidad «la conclusión de que dispone ya de elementos de juicio suficientes para confirmar que el restablecimiento del servicio ferroviario por Canfranc es altamente deseable». Las dos Delegaciones lo recomendaron así a sus respectivos Gobiernos.

El Gobierno español hizo caso de la recomendación. En el acta aprobada se puso de relieve que el grupo consideraba que había que devolver a esa línea el carácter de comunicación interregional con repercusión internacional, y que la línea recobraría así su función de vínculo ferroviario entre Francia y España salvando ese bache que ha señalado el interpelante, salvando las dos líneas de los dos extremos de los Pirineos, introduciendo una nueva línea para salida de los productos de unas regiones que tenía una comunicación natural y un deseo de comunicación muy intenso.

Como el problema económico se planteaba también, las dos delegaciones se pusieron de acuerdo sobre la necesidad de buscar una fórmula de explotación conjunta, y ambas delegaciones ratificaron o confirmaron el deseo de las poblaciones de ambos territorios.

Después de eso, y dentro del plazo que se había previsto, se reunió otra vez la comisión de trabajo en Zaragoza, y ante los inconvenientes o las dificultades o las pretensiones que puso de relieve la delegación francesa, la delegación española admitió que existía la posibilidad de una eventual participación española en el reparto de cargas para la financiación del tramo que se acordara, que pudiera ser hasta del orden de un 40 por ciento para el tramo francés Bedous-Canfranc, y acaso del 50 por ciento si incluyese algún trozo de su trazado en territorio español.

No creo que descubra nada, porque son datos conocidos, pero sí quiero poner de relieve el interés constante de las autoridades españolas por la puesta en funcionamiento de este ferrocarril. Se acordó designar un grupo de

trabajo; pero, a pesar de que se reunió, a pesar de que se han realizado los estudios, a pesar de que en esos estudios se han incorporado ya los datos recientes —es decir, a los que se refería el interpelante— de la nueva capacidad productiva de la zona, de los yacimientos de Sabiñánigo, no los últimos datos de instalaciones nuevas o que están en marcha, se llegó a la conclusión de que se dispone de elementos de juicio suficientes para confirmar que el restablecimiento del servicio ferroviario por el Canfranc es altamente deseable —y cito palabras textuales— por lo que las Delegaciones lo vuelven a recomendar así a los Gobiernos.

Esta es la situación a que ha hecho referencia el interpelante, y yo no quiero hacer aquí suposiciones pero, evidentemente, si ese ferrocarril no se ha puesto en funcionamiento no cabe duda de que no ha sido por falta de interés, por falta de deseos ni por falta, diría, hasta de presión —probablemente no la suficiente, también esta presión tiene sus límites— de las autoridades españolas. Concretamente, en fecha todavía muy reciente, en este año, el 8 de febrero de 1980, el Ministerio de Asuntos Exteriores se dirigió en una posición firme al Departamento francés pidiéndole la reapertura de tráfico internacional de la línea del Canfranc. A pesar de todo ello, lo cierto es que no se vislumbra un deseo real de que eso se haga por parte francesa. Ante esto, el interpelante pide que se continúen las negociaciones, que se introduzcan los nuevos datos, que se llegue a la reapertura y se busquen nuevas fórmulas que faciliten la reapertura.

Estoy absolutamente de acuerdo con las peticiones. Lo único que le puedo decir es que en el poco tiempo que llevo en el Ministerio me he ocupado de este asunto, y concretamente para otros motivos voy a tener una reunión con el Ministro de Transportes francés los días 1 y 2 de diciembre en París, está ya convocada la reunión oficialmente, y aunque no tiene nada que ver esta reunión —que es de diversos Ministros de Transportes de diferentes países europeos— con este tema, lo plantearé personalmente y fuera del orden del día, porque no puedo hacerlo de otra manera, a mi colega francés, y trataré de explorar, en la medida de lo posible, personalmen-

te, cuál es su actitud, y trataré de decirle cuál es el interés y cuál ha sido la conducta de los dos Gobiernos en torno a este tema.

Por parte de RENFE puedo decir que va a incluir esta línea —no va a abandonarla, sino que va a incluirla— en sus planes y presupuestos, para atender a la explotación de esa línea a nivel del servicio requerido; que la línea tiene mucho más sentido, como es natural, sirviendo al tráfico internacional, pero que RENFE ha aportado al grupo de trabajo mixto las previsiones sobre inversiones precisas para modernización de la línea de Canfranc en función del tráfico previsible.

Creo que de lo dicho resulta bastante clara la situación; pero, para que quede todavía más clara, creo que debo informar al Parlamento de que ha habido dificultades —vamos a calificarlas así— para el restablecimiento del servicio por parte francesa, y que de lo que tenemos que tratar es de volver a hacer esa gestión que, insisto, haré personalmente; y después, si no diera resultado, reconsiderar las medidas jurídicas o de otro tipo que puedan conseguir que se lleven a efecto las recomendaciones de la Comisión mixta de trabajo hispano-francesa y las recomendaciones de la delegación francesa al Gobierno francés. Naturalmente, una promesa mayor creo que no puedo hacer, en el sentido de que en la parte que corresponde a las autoridades españolas vamos a seguir cumpliéndola, y vamos a instar lo más activamente posible a las autoridades francesas para que hagan lo que deberían hacer, desde nuestro punto de vista, porque eso es lo que hace posible la reanudación del servicio por esa línea que, desde luego, desde nuestro punto de vista, es absolutamente conveniente.

En cuanto a las otras fórmulas que faciliten la reapertura, tomo nota de ellas y las pasaré al grupo español de estudio para que vea qué posibilidad existe de eso. Por otra parte, saben por experiencia, me figuro, los representantes de Aragón, que nuestro deseo de colaboración en este punto y nuestra conexión con las autoridades preautonómicas aragonesas ha sido clara en todo momento, antes de mayo de este año también, y que la colaboración de los aragoneses interesados y de las autoridades aragonesas interesadas en la reanudación de este tráfico es extraordinariamente agra-

decida por el Gobierno y que, presionando sobre las autoridades y agentes económicos de la zona francesa que tiene interés por la existencia de este tráfico, podremos, quizá, convencer o inducir a las autoridades francesas para que cambien la conducta que desde 1970 se viene observando.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): El señor Alierta, si lo desea, puede hacer uso del segundo turno.

Tiene la palabra el señor Alierta.

El señor ALIERTA IZUEL: Agradecer la disposición personal que el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones tiene para la solución de este problema, que afecta a regiones concretas, pero también a la amplitud del territorio nacional y que, de alguna forma, afecta a toda la nación y a zonas del sur de Francia.

En cuanto a la posible moción, creo que es innecesaria, puesto que el Senado, posteriormente a la presentación de la interpelación que nos ocupa en este momento, aprobó una proposición de ley presentada por los Senadores aragoneses, en el sentido de instar al Gobierno a su reapertura.

Muchas gracias.

PREGUNTAS:

— SOBRE EL FALLECIMIENTO DEL DETENIDO JOSE ESPAÑA VIVAS (DE LOS G. P. COMUNISTA Y SOCIALISTA DEL CONGRESO)

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Pasamos al punto sexto del orden del día, que es el relativo a preguntas.

En primer lugar, y por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces, como señaló el Presidente de la Cámara, se tramitarán las formuladas por don Simón Sánchez Montero. del Grupo Parlamentario Comunista, y por don Alfonso Guerra González y otros señores Diputados del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el fallecimiento del detenido don José España Vivas. Se tramitarán acumuladas. Por lo tanto, intervendrán los Grupos proponentes

y después el señor Ministro del Interior contestará a ambos.

El señor Sánchez Montero tiene la palabra para formular la pregunta.

El señor SANCHEZ MONTERO: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, señor Ministro del Interior, mi pregunta al Gobierno está relacionada, efectivamente, como acaba de decir el señor Presidente, con la muerte de José España Vivas el pasado sábado, día 6 del mes actual, en la sala de interrogatorios de la Brigada de Información, en el edificio de la Puerta del Sol, o en el camino hacia el Hospital «Francisco Franco», en donde ingresó ya cadáver, sin que se le apreciaran señales externas de violencia.

Muy posiblemente, casi seguramente, para este Diputado, la primera hipótesis es la cierta.

Las condiciones en que se ha producido dicha muerte han despertado inquietudes y originado preguntas en un sector muy amplio de la opinión pública. El Grupo Parlamentario Comunista, y este Diputado concretamente, que comparte esas inquietudes, se han formulado también esas preguntas y las traen a este Pleno cumpliendo con un deber como parlamentarios elegidos por el pueblo.

Los hechos han sido relatados por la prensa partiendo, sobre todo, de una nota del Gabinete de Prensa del Ministerio del Interior. Este Diputado ha realizado una serie de gestiones y ha sido visitado por la viuda y un primo de José España Vivas, y su relato de los hechos y el resultado de aquellas gestiones coinciden con lo publicado en líneas generales, si bien los familiares discrepan en cuanto a las causas que pudieron determinar la muerte del detenido.

José España Vivas fue detenido la noche del 4 al 5, jueves al viernes de la semana pasada, un poco después de las veinticuatro horas, en el pueblo de Santorcaz, donde estaba junto con toda su familia. Antes de ser llevado a la Dirección General de Seguridad del Estado, presenció, junto con dos familiares, un registro de la Policía en su casa de Alcalá de Henares. Al parecer, los agentes buscaban armas y propaganda. El registro se llevó a cabo sin mandamiento judicial. Los agentes dijeron que no era necesario. El re-

sultado de dicho registro fue negativo. Uno de los agentes, al parecer —según me manifestó el primo, que presencié el registro—, dijo a José: «O lo tienes muy bien guardado o alguien te quiere muy mal.»

Acto seguido es llevado al edificio de la Puerta del Sol, donde queda detenido.

Al día siguiente, al intentar verle sus familiares, les dicen que está incomunicado.

El sábado día 6, a las tres de la tarde, tres agentes de Policía se presentan en casa de los padres de José, les piden las llaves de una casa que está deshabitada, para efectuar en ella un registro. «Ha declarado que tiene allí una máquina de escribir y propaganda», dice uno de los agentes. En efecto, en esa casa se encuentra, como ha dicho la Prensa, una máquina de escribir.

Sin otra finalidad que la de buscar el posible origen de la muerte de José España Vivas, yo quiero destacar esta circunstancia: más de treinta horas después de ser detenido, José ha declarado a la Policía algo que evidentemente le perjudica. ¿Por qué y cómo lo ha hecho? ¿Espontáneamente, sin ninguna presión? Es posible.

Por el contrario, ¿se le ha presionado físicamente para conseguir esa confesión?

Naturalmente, este Diputado no puede aseverar nada al respecto, y no lo hace, pero quiere dejar constancia de ese hecho por algo que diré después.

El sábado día 6, a las 18,50 horas, José pasa a la sala de interrogatorios de la Brigada de Información para ser interrogado. A las 19,05 horas sufre un desvanecimiento. Se le reconoce por el Médico de la Dirección de Seguridad y, según el parte facilitado, padece pérdida de consciencia, miosis, frialdad de miembros con acrocianosis. Los tonos cardíacos eran normales. Instantes después se le apreció un leve estertor y a continuación ausencia total de tonos cardíacos. Se le intenta reanimar, pero no responde a esos esfuerzos y es trasladado al Hospital «Francisco Franco», donde ingresa ya cadáver. Y, repito, no se aprecian en él heridas ni signos de violencia externa. Tiene la cara y el cuerpo azulados, pero eso parece ser es un síntoma de la muerte que se produce siempre como consecuencia de esos hechos.

El domingo día 7 se realiza la autopsia. No

conocemos el dictamen completo facilitado por el Forense, pero, según la Prensa, también manifestaciones del propio Forense a la familia de José, la muerte ha sido producida como consecuencia de un fallo cardíaco, provocado, a su vez, por un quiste hidatídico, de 30 centímetros casi, o «como un melón», dice el Forense, que ocupaba los dos tercios del hígado, e incluso parece que añade el Forense: «No sé cómo podía vivir con eso dentro del cuerpo».

Yo no puedo dudar del dictamen del Forense, aunque, repito, no lo conocemos íntegramente. Pero surgen, señor Ministro, varias cuestiones. La primera es que su familia, su mujer —me insiste en ello repetidamente— no ha observado en su marido nada anormal, no ha notado ningún síntoma. En los tres últimos años —después de volver de la «mili»— que llevaba trabajando en una empresa, no ha faltado —dice— un solo día a consecuencia de enfermedad. No ha notado ningún dolor, no le han observado ningún bulto visible.

Según varios Médicos, cuya opinión he consultado, es posible, efectivamente, un quiste de ese tamaño. Incluso un Doctor, con larga experiencia, me decía: «Mire, hace doce años yo operé a un campesino que tenía en una pantorrilla un quiste de ocho kilos, un quiste muscular, y se dio cuenta porque le dijo su mujer que tenía la pierna un poco más gorda que la otra». Es posible tener un quiste de esa naturaleza. Incluso puede no causar enfermedad o molestia muy grande, aunque es casi imposible que no cause alguna molestia. Pero, sobre todo, un quiste de ese tamaño en el hígado —coinciden varios Médicos, repito— tiene casi forzosamente que notarse con que se vea simplemente al que lo tiene desnudo de la cintura para arriba. Y aquí surgen preguntas: ¿Cómo fue examinado José España Vivas al ingresar en el edificio de la Puerta del Sol? ¿Cuál fue el resultado del examen? ¿Qué servicio hay montado para asegurar que ese examen se realiza en condiciones y, con más razón, si, como se ha dicho en la Prensa, José España Vivas tenía un aspecto de hombre débil, enfermo?

Por otro lado, los Médicos dicen también que un quiste de esa naturaleza puede romperse espontáneamente. Un quiste hidatídico puede romperse también a consecuencia de

uno o varios golpes y sin necesidad de que esos golpes dejen herida ni señal de que se ha ejercido violencia sobre el enfermo. Desgraciadamente, en eso hay también una técnica desarrollada. ¿Qué ha sucedido en este caso? Creo que ése es el problema. Hay un proceso que parece haber originado la muerte de José España Vivas: rotura de un quiste y, a consecuencia de él, paro cardíaco, y, a consecuencia de este paro cardíaco, la muerte. Pero ¿qué fue lo que desencadenó ese proceso? Ahí está la cuestión. Porque un hombre sano, normal, puede sufrir una prueba física, recibir más o menos golpes y salir de esa prueba bien, incluso sin heridas ni señales de que sobre él se ha ejercido violencia. Pero otro hombre enfermo sin saberlo —puede estar enfermo, como en este caso, y quizá no lo supiera—, sufre esa misma prueba, o menor, y las consecuencias son la muerte. ¿Cuál ha podido ser, repito, en el caso de José España Vivas, esa prueba, ese factor que ha podido desencadenar el proceso que ha terminado en unos instantes o en breves minutos con la muerte de ese hombre? ¿Ha sido espontáneamente? ¿Ha sido a consecuencia de golpes recibidos, Esa es la pregunta que se hacen muchos ciudadanos y la pregunta que este Diputado se hace también y hace al señor Ministro.

Y es que en España, por desgracia, todavía hoy, a los tres años y pico de democracia, hay motivos sobrados para que esa duda subsista. Porque éste es, desgraciadamente, un hecho más de una cadena inacabable, impresionante, horrorosa. Casi diariamente, la Prensa nos está trayendo noticias de víctimas del terrorismo: guardias civiles, miembros de la Policía Nacional, militares y últimamente —y parece que relacionada con las gestiones en relación con ese tema ha estado la detención de José España Vivas— la muerte de un General más del Ejército, el General Briz Armengol, al que yo quiero desde aquí rendir un homenaje en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, como a todos los hombres, sean quienes sean, que mueren víctimas del terrorismo.

Pero al mismo tiempo que esas víctimas del terrorismo, asesinadas vilmente, está habiendo una serie de muertes causadas por miembros de los Cuerpos de Seguridad, muertes

que no siempre son explicadas suficientemente. Una de las últimas que yo recuerdo, la sucedida hace unos días cerca de San Martín de la Vega. Al parecer, dos ocupantes de un coche han recogido a dos chicas; no quieren dejarlas; una de ellas se lanza con el coche en marcha; la Guardia Civil ordena que se paren y no lo hacen; disparan y muere el conductor. Yo creo que hay formas de parar un coche sin matar al conductor: tirando a las ruedas para hacer que exploten y que el coche no pueda continuar rodando.

Creo que es absolutamente necesario cortar esa dinámica terrible. Lo exige así el interés de España, la seguridad ciudadana y la consolidación de la democracia. José España Vivas ha sido detenido como sospechoso de contactos con el GRAPO. Yo quiero decir aquí que si hubiera sido detenido por haber robado diez kilos de peras, nosotros habríamos planteado aquí las mismas preguntas.

Creo que no es necesario ante esta Cámara que yo me esfuerce por demostrar que los comunistas hemos estado, y estamos, de una manera rotunda, inequívoca, en contra de todo terrorismo: el de la ETA, el del GRAPO, el de la ultraderecha, y que nos duelen todas las víctimas que el terrorismo produce, sean del campo que sean, sean quienes sean. Nos duelen, además, desde el punto de vista de los intereses de España y de la democracia, porque si la democracia no acaba con el terrorismo, éste podrá crear una situación que pueda poner en peligro la existencia de la democracia; y aparte las razones humanas, que son profundas, porque la vida de un hombre no hay con qué pagarla. Los comunistas hemos luchado mucho por la democracia para no hacer ahora todo lo posible para que la democracia se mantenga y se consolide.

Es evidente, la lucha contra el terrorismo exige medidas legales adecuadas y este Congreso las ha aprobado para facilitar la labor de las fuerzas policiales. Exige, además de las medidas policiales, ordenar y organizar adecuadamente las fuerzas de Policía, asegurar en lo posible la seguridad de esos miembros, de los miembros de esas fuerzas. Exige también, y lo hemos dicho repetidamente, una serie de medidas políticas que el Gobierno no está tomando, o está tomando solamente a medias, y que repetidamente hemos plantea-

do los comunistas, los Diputados del Grupo Parlamentario Comunista, desde esta Tribuna, y este Diputado los ha planteado varias veces; sobre todo con relación a Euzkadi: poner en vigor de una manera real, completa, el Estatuto, crear una Policía autónoma vasca, que el Gobierno vasco se responsabilice también, junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en dar la batalla al terrorismo, cosa que hasta ahora no ha hecho, quizá porque no tiene medios para hacerlo, y otras medidas en las cuales no voy a insistir.

Es indudable que los miembros de los Cuerpos de Seguridad del Estado están pagando un tremendo tributo en la lucha contra el terrorismo, que es un tributo en la lucha por la consolidación de la democracia. Merecen en ese sentido, y nosotros no se lo regateamos, el reconocimiento de toda la sociedad. Son hombres y, como hombres, se puede comprender que a veces reaccionen con indignación y nerviosismo, pero si esto es comprensible desde el punto de vista humano, hay que dejar también muy sentado que nadie tiene derecho a dejarse llevar por esos motivos y, sobre todo, que nadie tiene derecho a tomarse la justicia por su mano; que nadie puede despreciar o dejar de tener en cuenta los derechos humanos, las libertades que la Constitución garantiza a todos y cada uno de los ciudadanos españoles. Porque precisamente la primera misión de esas Fuerzas, determinada, legislada por esta misma Cámara, es la de garantizar el ejercicio pacífico de las libertades a todos los ciudadanos y, desgraciadamente, señor Ministro, eso no es siempre así, ni mucho menos.

Yo soy miembro de la Comisión para la investigación sobre posibles torturas y malos tratos, formada por acuerdo de este Congreso. Como tal, y acompañando a otros Diputados, he realizado visitas a varias cárceles y he hablado con numerosos presos, algunos de los cuales, o sus familiares o abogados, han denunciado torturas de que dicen haber sido víctimas. Después de esas visitas, yo tengo que declarar aquí en conciencia, con pleno sentido de mi responsabilidad y con harto dolor, mi convicción de que en algunos casos las denuncias, repito, en mi opinión, son ciertas.

Es esta situación la que ha llevado al Grupo Parlamentario Comunista a formular estas preguntas al Gobierno, que de una manera concreta quiero repetir, quiero leer aquí, y que se concretan en los siguientes puntos:

1. ¿Fue practicado reconocimiento médico en el momento del ingreso de José España Vivas en las dependencias policiales y, en caso afirmativo, cuál fue su resultado?

2. ¿Cuáles son los medios humanos y materiales con que cuenta en la actualidad el servicio médico existente en dichas dependencias?

3. ¿Qué circunstancias concurren, cuáles fueron los auxilios prestados y qué medios fueron adoptados en el momento del fallecimiento de José España Vivas? ¿Se ha ordenado alguna investigación al respecto por parte del Ministerio del Interior?

4. En la autopsia practicada, ¿cuál ha sido el resultado obtenido? ¿Se ha encontrado en ella lesión o anomalía que justifique la insuficiencia cardiaca aguda sufrida, al parecer, por José España Vivas? En dicho estudio, ¿se ha podido concretar si el quiste hidatídico al que han hecho referencia diversas informaciones se encontraba íntegro o presentaba algún tipo de rotura?

Esperamos, señor Ministro, que la respuesta aclare estas preguntas de forma completa.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Como firmante de la pregunta del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso tiene la palabra el señor Sotillo.

El señor SOTILLO MARTI: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, yo seré bastante más breve en la pregunta, en primer lugar, no sólo por cortesía hacia Sus Señorías, sino porque la brevedad no está reñida con el interés o con la profundidad en este tema. Y quisiera «ir al grano» de la cuestión porque de un hecho concreto, el país, cada uno de nosotros, puede sacar una impresión general, y conviene que el Gobierno disipe eficazmente la impresión general que pueda producirse de hechos concretos.

Es por ello que el Grupo Parlamentario Socialista, a la vista de este hecho concreto sucedido el pasado día 6 de septiembre en las

dependencias de la Dirección General de Seguridad del Estado, en el que falleció José España Vivas, detenido por su presunta relación con el Grupo Revolucionario Antifascista Primero de Octubre (GRAPO), y dadas las singulares circunstancias en que se produjo dicho fallecimiento, considera que corresponde al señor Ministro del Interior dar cumplida información ante el Parlamento y ante la opinión pública de las causas y circunstancias que rodearon dicho fallecimiento.

Esa explicación supone también un compromiso firme del Gobierno en esta materia con respecto al futuro. Y supone también tomar las medidas humanas, materiales, técnicas también, para que estos hechos no se produzcan.

Este tipo de preguntas pueden resultar incómodas o, por alguna persona mal intencionada, insidiosas; no lo son. Son preguntas responsables de la oposición y son preguntas responsables del Partido Socialista, que quiere también, en esta función parlamentaria, controlarle a usted, señor Ministro, y a todo el Gobierno. Esperamos su explicación sobre este tema para el bien del país y para el bien de este Parlamento.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Para contestar a las preguntas formuladas tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Rosón Pérez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, si tuviera que expresar mi complacencia, lo haría en este momento por el modo de formular la pregunta el representante del Partido Socialista Obrero Español. Con toda legitimidad la formula; es su derecho; exige la claridad y, en cambio, no mezcla ni deja en el ambiente cuestiones distintas, planteamientos absolutamente diferentes, como en la otra intervención se ha hecho.

Señoras y señores Diputados, en relación con la pregunta que acaban de formular los dos señores Diputados, voy a transcribir lo que ha sido la sucesión de hechos en relación con este incidente que costó la vida de un ciudadano.

El señor España Vivas fue detenido no el día 4, sino el día 5. Se hizo un registro, del cual se levantó un acta, de la cual se hizo entrega a su familia. Posteriormente, el señor España Vivas hizo la confesión a la Policía de que determinada máquina de escribir y determinada propaganda de la Organización Partido Comunista de España (reconstituido), es decir, GRAPO, estaba en un local donde justamente trabajaba un hermano suyo.

Fue detenido —esto conviene no olvidarlo— en virtud de las investigaciones subsiguientes al asesinato en Barcelona de un General del Ejército español y de un soldado que acompañaba a este General.

El señor Sánchez Montero ha demostrado que tiene una magnífica información sobre este caso, información que quizá ha debido desglosar para expresar claramente que el 90 por ciento de ella procede de la nota oficial dada por el Ministerio del Interior en la noche del día 6, en la que se explicaba lo que había ocurrido, y se explicaba, además, que el propio Ministerio del Interior había solicitado la intervención de los Médicos forenses para aclarar fehacientemente lo que había sucedido y aclararlo desde la responsabilidad de un funcionario no vinculado a la Policía, sino al Poder Judicial.

Contestando una a una las preguntas expresadas por el señor Sánchez Montero, al ingreso en las dependencias de la Dirección General de Seguridad del Estado, el detenido, don José España Vivas, fue examinado por los servicios médicos de la propia Dirección General. No presentaba lesión ninguna de tipo traumático ni tenía ninguna enfermedad. Le fue preguntado si tenía o había tenido alguna enfermedad reciente y tampoco el fallecido hizo patente la existencia de ninguna anormalidad.

En relación con la pregunta sobre los medios materiales y humanos con que cuentan los servicios médicos de la Dirección General de Seguridad, tengo que decir que constituyen esa plantilla diecisiete Licenciados en Medicina y Cirugía, con las siguientes especialidades: Cirugía General y Traumatología, Electrorradiología, Análisis Clínicos, Otorrinolaringología, Odontología, Oftalmología, Psiquiatría, Medicina Interna, Pediatría y Ginecología. Hay un especialista de Aná-

lisis, un Licenciado en Farmacia, y están en la plantilla ocho Ayudantes Técnicos Sanitarios. Casi todos los Facultativos son diplomados en Medicina de Empresa; todos ellos tienen la especialidad en Medicina de Urgencia, y todos ellos han sido elegidos en virtud de sus condicionamientos profesionales entre los Médicos que prestan servicio en Madrid.

Respecto a los medios materiales con que cuentan aqueos servicios, los Facultativos se desenvuelven con todos aquellos que han entendido que son necesarios para el formal funcionamiento de su actividad. Existen gabinete de Electrorradiología, laboratorios, salas de traumatología, quirófanos, salas de especialidades, etc.

Por todo ello, señoras y señores Diputados, se desprende que: primero, el servicio está perfectamente dotado, y, segundo, que se examinó al fallecido cuando ingresó en las dependencias de la Dirección General de Seguridad.

Los hechos ocurrieron de la siguiente forma: a las 18,50 del día 6 se procedió a tomar declaración al detenido. Minutos más tarde tuvo que ser interrumpida porque sufrió un desvanecimiento que le hizo caer al suelo, aunque sin recibir ningún golpe, ya que varios funcionarios que estaban allí consiguieron evitar la caída. Inmediatamente se dio aviso a los servicios médicos con el fin de que los Facultativos de aguardía prestaran al detenido asistencia rápida y necesaria para su reanimación.

El Facultativo de guardia y el Ayudante Técnico Sanitario de servicio iniciaron el tratamiento y, a la vista de que —sin entrar en los detalles, porque ya los ha dado don Simón Sánchez Montero— no reaccionaba a los cuidados que le prodigaban, aconsejaron el traslado urgente a la Ciudad Sanitaria Provincial, traslado que se inició entre las 19,30 y las 19,40.

Los servicios médicos de la Dirección General de Seguridad remitieron a la propia Dirección General de Seguridad un parte médico suscrito por el Facultativo de guardia que le atendió, que es el mismo que le acompañó a la Ciudad Sanitaria, en el que, como ya el señor Sánchez Montero lo ha leído, no voy a insistir. Quiero simplemente decir que el Facultativo acompañó al detenido y le hizo

objeto durante el trayecto de un masaje cardíaco, que era el tratamiento, al parecer, adecuado, administrándole continuamente oxígeno para tratar de salvar aquella vida que se iba.

Una vez ingresado en la Ciudad Sanitaria se volvió a intentar reanimar al paciente por los medios habituales en los servicios de urgencia de estas instalaciones sanitarias, tales como administración de oxígeno, masaje cardíaco, bicarbonato sódico por canalización de subclavia, y otros.

Tras unos minutos, el Jefe del servicio de guardia del referido centro certificó que era imposible la recuperación del cadáver. Inmediatamente después se puso el hecho en conocimiento del señor Magistrado Juez de Instrucción de guardia, y a través de la Guardia civil, en un proceso que evidentemente fue lento, se hizo llegar la noticia a los familiares.

Por lo que respecta a la preocupación sobre la actitud del Ministerio del Interior, aquella misma noche, a las nueve, se ordenó que se iniciará el correspondiente expediente y que se recabara la intervención de los servicios forenses para que hicieran la práctica de la autopsia. El certificado médico de la autopsia es un certificado que figura en el expediente judicial que tramita el Juzgado número 7 de Madrid. Ha sido solicitado por el Ministerio del Interior a través de la Fiscalía, y no ha llegado oficialmente a mi poder. No obstante, quiero señalar que, según todas las noticias —y anticipo que son, en mi convicción moral, absolutamente fidedignas—, dice lo siguiente: «El examen externo del cadáver no presentaba ningún tipo de lesionología, salvo tenues erosiones con muy escasa reacción vital, que es presumible fueron producidas en estado agónico. Presentaba una discreta cianosis de labios y mucho más intensa de uñas. En el examen del cerebro no hay nada anómalo que destacar. En el tórax, al corte de los dos pulmones, se apreció en los mismos y en sus lóbulos superiores sangre oscura aireada; en el lóbulo medio y en los lóbulos inferiores abundante sangre oscura, lo que —insisto en que esto refuerza mi convicción moral en el informe— hace pensar en este momento en un fallo del ventrículo izquierdo. En corazón, pequeña equimosis, verosímilmente producida

por el masaje cardíaco, y paredes cardíacas de aspecto normal que aparecían menos robustas que las correspondientes a las de un corazón de un joven. El resto del examen cardíaco era normal. En abdomen destaca exclusivamente la existencia en el lóbulo derecho hepático y en su cava supero-anterior, la existencia de un quiste que, una vez abierto, resultó ser un quiste hidatídico gigante que ocupaba todo el lóbulo derecho, estando el lóbulo izquierdo ligeramente hipertrofiado. El estómago se encontraba con contenido sin olor especial. Genitales, normales».

A la vista de ello, como conclusiones —insisto en que no estoy en posesión del documento del Médico forense—, se pueden apuntar las siguientes, sobre las que expreso de nuevo mi convicción moral de que son rigurosamente las mismas a las que ha llegado el Médico forense. Estas conclusiones no son definitivas porque no hay, no había esta mañana, el resultado final del informe anatomopatológico de las piezas que se remitieron. ,

La segunda conclusión es que la discreta lesión externa que aparece en el cadáver corresponde en su totalidad a la caída póstuma, al traslado y a las maniobras reanimatorias aplicadas.

La tercera conclusión es que don José España Vivas padeció en vida una enfermedad (quiste hidatídico gigante) que normalmente no da sintomatología.

La cuarta conclusión es que la muerte ha sido natural.

La quinta, que la causa inmediata a la muerte ha sido la insuficiencia cardíaca aguda.

La sexta, que queda descartada totalmente cualquier violencia traumática, lo que se recoge tanto en las fotografías del cadáver como en la propia opinión sobre el examen que del mismo hizo el Médico forense.

No puedo entrar en un diálogo de carácter técnico, para el cual sería necesaria una especialización en Medicina, aunque a la pregunta que se formula diciendo que si hay o se ha encontrado alguna lesión anómala que justificara la insuficiencia cardíaca aguda sufrida anteriormente por José España Vivas, la respuesta es que no existe aparentemente lesión que justifique la insuficiencia cardíaca aguda, aunque la misma, como causa de

la muerte, puede deducirse de la situación de los pulmones ya descrita y teniendo en cuenta, por otra parte, que un fallo agudo del ventrículo izquierdo puede producirse sin una causa aparente, independientemente de los datos que en su momento proporcione el informe anatomopatológico. Este informe, que ya operará en poder del Juez, parece que inclina a dos conclusiones categóricas.

La número uno es que no cabe apreciar anomalía alguna ni deficiencias en el funcionamiento de los servicios tanto policiales como médicos dependientes del Ministerio del Interior o dependientes de la Ciudad Sanitaria «Francisco Franco». (Un señor Diputado: ¡Ex Francisco Franco!) Digo «Francisco Franco» porque así es como figura en la pregunta formulada; no tengo interés ninguno en dar una u otra denominación.

En segundo lugar, señores, tengo que recordar a esta Cámara que este es un proceso que está en manos del Poder Judicial, que el Poder Judicial puede determinar que salga de ese sumario algún documento o puede determinar que no salga. Por consiguiente, si la pregunta formulada al Ministro del Interior se entiende que no queda suficientemente contestada con esta respuesta que acabo de dar, considero que lo importante es que el interpelante se dirija al Poder Judicial. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): ¿Desea el señor Sánchez Montero hacer uso del turno de réplica?

El señor SANCHEZ MONTERO: Sí, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Tiene la palabra el señor Sánchez Montero.

El señor SANCHEZ MONTERO: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, muy brevemente porque a mí también me gusta ser breve.

En primer lugar, yo no quiero entrar en las valoraciones en las que entraba el señor Ministro al comparar las dos intervenciones que aquí han tenido lugar sobre el mismo tema. Yo quiero decir, señor Ministro, res-

pondiendo a otra cuestión que planteaba sobre que he dado prueba de una magnífica información, que considero que mi deber como Diputado, cuando planteo aquí una cuestión, es informarme plenamente de ella, con toda la profundidad que pueda, y así continuaré haciéndolo. Efectivamente, yo dije que mi información procedía fundamentalmente de la nota del Gabinete de Prensa del Ministerio del Interior, y que lo que me dijo la familia del paciente que fue a verme, aunque yo no la busqué, se correspondía con lo que se decía en aquella nota. Es verdad que los servicios sanitarios montados, los aparatos, los hombres pueden ser perfectos, completo, etc., pero, señor Ministro, el problema es que esos servicios funcionen, que cumplan la misión que les asigna la legislación y el Gobierno, y que de verdad hagan esa misión. Porque podemos tener muchos hombres, aparatos estupendos, pero resulta que algo que debía haber sido detectado ha pasado desapercibido.

Efectivamente, el señor Ministro tampoco conoce el texto íntegro del certificado del Forense, pero en lo que él dice hay algo que, después de haber hablado con varios Médicos, repito, a mí me suscita más inquietud: el hecho de que el quiste no haya sido roto. Porque eso explicaría la muerte instantánea o casi instantánea. Si además no existe, aparentemente, lesión que justifique esa insuficiencia cardíaca, entonces, sinceramente, la duda para este Diputado continúa subsistiendo.

Está en manos del Poder Judicial, efectivamente, y hay una querrela presentada por la familia y, en nombre de ella, el Letrado señor Ruiz Jiménez, en la que se pide la realización de una segunda autopsia. Yo espero que la autoridad judicial utilice todos los medios para esclarecer completamente la verdad. Pero en todo caso, señor Ministro, me parece que el problema de fondo reside en que los hombres que están en los servicios médicos de la Puerta del Sol, en la Dirección de Seguridad del Estado, todos los que están en la Administración y en todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cumplan de verdad lo que está legislado y lo que el Gobierno les ordena.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Señor Sotillo, ¿desea hacer uso del segundo turno? *(Pausa.)*

Tiene la palabra el señor Sotillo.

El señor SOTILLO MARTI: Simplemente, señalar que nosotros tomamos nota de la explicación del señor Ministro y deseamos hacerle llegar dos preocupaciones al hilo de su exposición.

En primer lugar, señor Ministro, que nosotros también leemos la Prensa y hay informaciones que el señor Ministro ha dado que ya conocemos. Nosotros esperábamos, si eso era posible, alguna información ulterior no conocida.

En segundo lugar, decir que quizá el señor Ministro no ha explicado suficientemente cómo se efectúa esa exploración médica al ingreso en las dependencias de la Dirección General de Seguridad en este caso concreto.

Quiero señalarle también que, sin perjuicio naturalmente (como es su competencia), del Poder Judicial en la investigación de este caso, en este país, señor Ministro, la desconfianza no tiene que ser solucionada por el Poder Judicial, sino, en primer lugar, por usted y por este Gobierno.

Nosotros no hemos actuado ejercitando solamente un derecho, sino también un deber moral como oposición; deber moral que continuaremos ejercitando y confiamos que usted, desde su responsabilidad política, y todo el Gobierno, mantengan también ese deber moral de informar a la opinión pública y despejar las desconfianzas que puedan surgir. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Rosón Pérez): Señor Ministro, yo creo que en la Cámara hay una coincidencia en cuanto a que todos cumplamos con nuestro deber moral. En este sentido, el Ministro del Interior no es más que uno de los que acuden a esta Cámara con ese deseo.

No obstante, yo tengo que recordar a la Cámara que los documentos judiciales no están a disposición del Poder Ejecutivo, aunque

yo advierta a la Cámara, y antes lo he dicho, que el Poder Ejecutivo trata de conseguirlos por la vía de su contacto con el Poder Judicial, que es la Fiscalía. He dejado claro que he solicitado de la Fiscalía —y a este respecto sí puedo aportar el correspondiente documento a la Cámara— el certificado del Médico forense. No puedo aportarle porque no me ha sido entregado, pero he anticipado que tengo la convicción moral de que todos y cada uno de los conceptos que he vertido son los conceptos del Médico forense. En todo caso, lo que yo no puedo, señor Presidente, señoras y señores Diputados, es traer un documento cuya custodia no me corresponde a mí, sino —según la legislación que esta Cámara realiza— al Poder Judicial. Y hay bastantes Letrados en esta Cámara como para decir que esto es un aserto real.

Tengo que insistir en lo que ya he dicho, y ello es que no hay ninguna señal de violencia y que no ha estado más que treinta horas. Una señal de violencia no desaparece en ese tiempo.

Creo que los conceptos que he manifestado son suficientemente claros. Admito, no obstante —en este sentido soy casi tan liberal como el señor Sánchez Montero—, que se solicite una segunda autopsia que, como es natural, volverá a hacer un forense dependiente del Poder Judicial, aunque no obre el documento de la primera autopsia en manos de la opinión pública o en manos del Poder Ejecutivo.

Por último, tengo que decir que no es que yo trate de informar a la Cámara por la vía de la Prensa. El Ministerio del Interior tiene la misma obligación que la Cámara de informar a la opinión pública. Soy consciente de que la Cámara tiene derecho a toda la información que pueda facilitarle el Poder Ejecutivo, pero, desgraciadamente —y me disculpo por ello—, no puedo aportar ese certificado, aunque sí he de expresar mi convicción moral de que el mismo no dice ni más ni menos que lo que el Ministro del Interior ha dicho. *(El señor Peces-Barba Martínez pide la palabra.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Tiene la palabra el señor Peces-Barba, para una cuestión de orden.

El señor PECES-BARBA MARTINEZ: Señor Presidente, para muchos de los Parlamentarios que se sientan en esta Cámara hoy es un día muy doloroso, 11 de septiembre, porque es el aniversario del golpe contra el régimen constitucional chileno del Presidente Allende, y, además, el Gobierno militar del General Pinochet ha convocado un llamado plebiscito al respecto en relación con una Constitución.

El Grupo Socialista ha encabezado con el Grupo Comunista, el Grupo Socialistas de Cataluña, el Grupo Socialista Vasco, el Grupo Andalucista, el Grupo Mixto y el Grupo de la Minoría Catalana, una moción de condena a ese referéndum por no reunir las garantías éticas y jurídico-políticas para ser considerado como una manifestación del libre sentir del pueblo chileno.

Tenemos también la satisfacción de poder indicar que, conociendo cuáles son sus posiciones en relación con la política interna de otros países, el Grupo de Coalición Democrática ha tenido la cortesía parlamentaria de no cerrar la posibilidad de esta moción y, por consiguiente, no se opone a su tramitación.

Queremos presentarla en este momento y solicitar al señor Presidente que reúna la Junta de Portavoces para que se pronuncie el único Grupo que aún no lo ha hecho, que es, precisamente, el partido del Gobierno, y para que esta moción de urgencia se pueda tramitar esta misma tarde, ya que consideramos que es imprescindible para una manifestación de la voluntad democrática de esta Cámara. Muchas gracias, señor Presidente. *(Aplausos.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Señor Peces-Barba, la Presidencia atiende sus razonamientos y, si le parece, una vez terminado el turno de preguntas y mociones, en el que estamos ahora, comunicará al Presidente titular de la Cámara este deseo, para reunir, en su caso, a la Junta de Portavoces.

— SOBRE DENUNCIA CONTRA UNA AUTORIDAD DE LAS PALMAS (DEL SEÑOR SAGASETA CABRERA).

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Pregunta formulada por don Fernando

Sagaseta, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre denuncia contra una autoridad de Las Palmas. Tiene la palabra para desarrollar su pregunta el señor Sagaseta.

El señor SAGASETA CABRERA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, con motivo de la primera aparición pública legal de la Unión Sindical de Policías en una rueda de prensa mantenida por su Comisión Gestora Provisional en la Escuela General de Policía, entre otras cosas se ha podido saber la solicitud de apertura de una investigación sobre la conducta de una autoridad de Las Palmas que pudiera dar lugar a sanción judicial o administrativa por hechos relacionados con la problemática de la adicción a las drogas, por el hecho de que determinadas parcelas sociales son perseguidas por ello mientras a otras se les tolera.

En el periódico diario «El País» del 8 de diciembre de 1979 salía esta relación y, dada la gravedad de lo denunciado y la inquietud despertada en Canarias al relacionar a autoridades con el problema de la adicción denunciada por los propios funcionarios de policía, este Diputado sintió la necesidad de preguntar al señor Ministro del Interior: primero, a qué autoridad se refiere la solicitud de investigación presentada; segundo, qué hechos concretos de dicha autoridad son denunciados; tercero, qué decisiones inmediatas va a adoptar el señor Ministro a la vista de la denuncia presentada. Esto fue el 11 de diciembre de 1979.

Estas preguntas, en el contexto en que nos movemos aún en este país, eran mucho más alarmantes teniendo en cuenta, por un lado, la falta de determinación, la posibilidad de que muchas autoridades quedaran implicadas en la cuestión, por cuanto se hablaba impersonalmente de una autoridad, y por otro, que la depuración del aparato de policía de todo un pasado de cuarenta años de tiranía franquista no se había llevado a efecto (como sigue sin llevarse a efecto), lo que implicaba que la gravedad de la cuestión tenía que ser muy seria cuando un Cuerpo tan disciplinado, autoritario, verticalista, etc., se atrevía a publicar en la prensa y sacar a la luz pública unos hechos que nosotros consideramos de mucha gravedad, y no por el hecho en sí, ya que desgra-

ciadamente nos consta que es casi cotidiano el que haya drogas, que circulen las drogas y que se parcele, incluso, la persecución de drogas. Sabemos que muchos jóvenes están cumpliendo hoy condenas increíbles, mientras que conocidos traficantes siguen en libertad. En Canarias tenemos noticias de un famoso «Turco» —le llaman «el Turco»—, muy conocido en todos los ambientes judiciales, pero que, sin embargo, su físico es desconocido para las propias autoridades judiciales porque, sorprendentemente, nunca fue llevado detenido ante el Juzgado. No pasa así con una reata de jóvenes que, efectivamente, se llevan cotidianamente. Pero del famoso «Turco» jamás se ha sabido quién es; y esto, dicho directamente por las propias autoridades judiciales: «Aquí no hemos visto jamás al "Turco"» «¿Tampoco usted lo ha visto?» «¿Sabe de su existencia?» Estos hechos eran suficientemente graves.

Naturalmente, han transcurrido demasiados meses, como ocurre aquí con todas las interpelaciones y con una serie de otras mociones. Ha sido depuesta una autoridad como es el Gobernador Civil. Salió una nota en el periódico «La Provincia», del jueves día 14 de agosto, en la que se apunta algo, o parece apuntarse. La Unión Sindical de Policías se vuelve al público de nuevo y manifiesta y hace ver a la opinión pública: primero, que el cese del hasta ahora Gobernador Civil de Las Palmas, don Manuel Fernández Candón, ha sido una de las reivindicaciones de la USP, y así lo hizo saber su Comisión Ejecutiva Nacional en escrito dirigido al Ministro del Interior, en el que, a la vez, se denunciaban presuntas irregularidades en la conducta del mismo, y se solicitaba una investigación de los hechos denunciados. Segundo, manifiestan en esta nota aparecida en la Prensa que los hechos denunciados fueron dados a conocer a la opinión pública en rueda de prensa convocada por este Sindicato en Madrid, refiriéndose a él como una autoridad civil de Las Palmas. Hechos éstos que fueron recogidos en la Prensa nacional e insular.

Efectivamente, parece que el 14 de agosto de este año, hace ya cerca de un mes, hemos recibido una contestación, antes de que este Parlamento haya podido saber lo que ha ocurrido. No obstante, como es una parte intere-

sada en la cuestión, para la Unión Sindical de Policías sigue siendo tan importante (por la propia honorabilidad, en su caso, de don Manuel Fernández Candón) el que se esclarezcan si efectivamente se hizo alguna investigación y qué resultados ha dado sobre el particular.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Para contestar a la pregunta formulada por el señor Sagaseta tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor Ministro del Interior.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Rosón Pérez): Señoras y señores Diputados, yo entiendo que circulando por la vía de noticias o notas enviadas a la Prensa quizá no haya posibilidad de entendimiento.

Tengo que anunciar a esta Cámara que el cese o sustitución del Gobernador Civil de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria no ha tenido nada que ver con esta pregunta, ni con lo que ha dado lugar a ella.

En primer lugar, debo decir que en el Ministerio del Interior no hay constancia de ningún escrito o denuncia presentado ni contra la persona del Gobernador Civil cesado, ni contra ninguna otra autoridad, ni figura en ninguno de los registros dependientes del Ministerio del Interior. Como tal autoridad, mientras la ejerció, fue digna de respeto y el Ministerio mantuvo su confianza en ella justamente hasta el momento en que entendió procedente su relevo.

Ha habido una petición ante el Ministerio del Interior en relación con alguna autoridad, justamente del archipiélago canario, promovida por algún problema de carácter disciplinario entre algunos funcionarios del Cuerpo Superior de Policía y dicha autoridad. En absoluto en ese documento de carácter interno no aparece ninguna prueba, ni ningún indicio racional que relacionara a ninguna autoridad con el consumo o el tráfico de estupefacientes. Al no existir hechos concretos ni personas implicadas no había lugar, pues, a ninguna investigación.

Por lo demás, como a cualquier otro ciudadano, el Ministro del Interior ruega al Diputado que ha presentado la pregunta que facilite, bien a las autoridades policiales, bien a las autoridades gubernativas, bien al propio

Ministro del Interior, los nombres o las caras de esas personas implicadas en el tráfico de drogas. Es, además, tengo que recordarlo, una obligación de colaboración social con la Policía que tiene todo ciudadano.

Como puede imaginar el señor Diputado interpelante, si la Judicatura o la Policía canaria no conoce «la cara del turco», difícil es pedirle al Ministro del Interior que la conozca. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Si el señor Sagaseta quiere hacer uso del segundo turno de réplica, tiene la palabra.

El señor SAGASETA CABRERA: Simplemente para manifestar que me ha parecido totalmente contradictoria la contestación del señor Ministro. Por un lado, dice que no hay, en absoluto, denuncias contra nadie; después ha dicho que como no había pruebas en esa denuncia, no hubo investigación. O sea, que, simplemente, no hubo pruebas.

En definitiva, estamos como al principio. Creemos que, efectivamente, ha habido un escrito, que ese escrito ha tenido que provocar una investigación y que ha habido un resultado, pero no se nos ha dicho qué autoridades ni contra quién. En fin, no nos parece nada solvente la respuesta.

En cuanto a facilitar nombres y caras, puedo decirle que este Diputado, a lo largo de toda su profesión, ha trabajado sinceramente por el descubrimiento de cuantos hechos delictivos ha tenido conocimiento. Ha propiciado una serie de querellas y denuncias, y, desgraciadamente, pocas de ellas han prosperado por falta de pruebas, porque, naturalmente, en este país, además de abogado, hay que ser detective y hay que convertirse en no sé cuántas cosas más para llevar adelante cualquier procedimiento judicial en el que resulte implicado cualquier funcionario del Estado. Esto produce el agotamiento permanente de cualquier profesional en la materia.

Nombres, caras, pues, han desfilado y seguirán desfilando desgraciadamente por los Juzgados, y este Diputado tiene la sincera convicción de que pocos de esos procedimientos van a prosperar por lo que sabemos de siempre. Por alguna razón hemos presentado interpelaciones y hemos pedido una Comisión

de Investigación de los órganos del Poder Judicial, sobre todo de aquellos funcionarios del Ministerio que tienen la responsabilidad del nombramiento de una serie de órganos judiciales que no cumplen con su obligación.

Por otro lado, también tenemos presentada una interpelación, que consideramos muy seria, sobre el nombramiento de un funcionario público que fue procesado en la época franquista, precisamente por el delito de asesinato de un detenido, y que últimamente, con gran asombro de este Diputado, ha sido ascendido por el actual Ministro del Interior a un cargo de la Inspección de Guardia, encargado de velar por los derechos de los detenidos.

En fin, desgraciadamente, esta interpelación va a llegar al conocimiento de Sus Señorías dentro de un año y sólo quería anticiparla, porque creo que está trágicamente relacionada con esta situación que hoy, aquí, nos ha llevado a esta penosísima reunión asamblearia, para tratar de averiguar algo sobre la muerte en incidente, como ha dicho el propio señor Ministro, de España Vivas.

En definitiva, no quiero continuar porque entonces me extendería demasiado sobre cosas que, desgraciadamente, pesan en la conciencia de todos y cada uno de los aquí reunidos.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Rosón Pérez): Simplemente para insistir en que se trata: primero, de la inexistencia de denuncias; segundo, de un proceso interno dentro del Ministerio, por razones de carácter disciplinario entre una autoridad gubernativa y un funcionario o funcionarios del Cuerpo Superior de Policía; que no existe ni ha existido nunca nada relacionado con ningún tema, ni de tráfico, ni de consumo de drogas. Esto es lo que digo y éstos son los hechos de los que hay constancia en el Ministerio. Por consiguiente, no es procedente continuar basando una argumentación en un hecho que no existe, que es una denuncia. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES:

— SOBRE REGULACION DE LA CAMPAÑA OLIVARERA 1979-80 (DEL DIPUTADO SEÑOR FRAGA IRIBARNE).

El señor PRESIDENTE: Moción como consecuencia de interpelación sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80, del Diputado don Manuel Fraga Iribarne.

Tiene la palabra el señor Fraga.

El señor FRAGA IRIBARNE: Señor Presidente y —si me permite por una vez salirme del protocolo— muy distinguido Diputado por Jaén, el plateado Jaén de los olivares; señoras y señores Diputados, quisiera yo, en respeto al tiempo de la Cámara, ciertamente el retraso de hoy todavía con asuntos importantes que tratar, no ceder a ninguna tentación de las mil que pudieran venirme de erudición histórica, porque desde el Antiguo Testamento, a los poetas hispanoárabes, hasta don Manuel Machado, podría encontrar numerosas referencias a lo que ha sido el olivo y olivar para esta tierra. Pero creo que recordando, como todos recordamos, que España tiene, entre otros privilegios, el poseer el olivar mayor del mundo en cantidad y en calidad y que esta riqueza, esta belleza está en este momento en grave peligro de desaparición, en seria crisis, que el cultivo ha retrocedido en muchas zonas, prácticamente está desapareciendo en Sevilla, que prácticamente quedan sólo los árboles, pero no la explotación en muchas partes de los montes de Toledo y que, en definitiva, estamos hablando, además, y ésta es una palabra muy seria en estos tiempos, de un cultivo social por excelencia, de aquellos que crean un mayor número de puestos de trabajo, quiero ir directamente a la cuestión y, en definitiva, respondiendo a este deseo de brevedad, traer la propuesta de mi Grupo Parlamentario en relación con la regulación de la campaña olivarera basada, y triste es decirlo que después de tantos meses ha sido imposible traer la moción cuando está aquélla a punto de terminar, para ver si por lo menos en relación con la próxima nuestras palabras tienen algún efecto.

Como recordarán Sus Señorías, el pasado 10 de abril expusimos, ante esta Cámara, una interpelación al Gobierno relativa a dicha regulación en la que exponíamos la difícil situación del sector olivarero y la frustración que había supuesto la fijación del precio mínimo y, sobre todo, el montante de la exigua subvención que igualmente se establecía.

No creo que deba ahora repetir el largo rosario de cifras y cuadros estadísticos demostrativos de la creciente ruina del olivar, que tanto el señor Aguilar Moreno, del Grupo Parlamentario Andaluz, que también coincidía con el objetivo de nuestra interpelación, y nosotros, ofrecimos en defensa de nuestros argumentos, que ahí están en el «Diario de Sesiones», donde igualmente figuran las palabras del señor Ministro de Agricultura dando la réplica del Gobierno, en las cuales, no atendiendo a la concreta petición de nuestra intervención, no se pudo ofrecer, pienso yo, ningún estudio técnico que demostrara que con el montante del nuevo precio mínimo fijado, 116 pesetas, más la subvención de 7 pesetas, se garantizaba a los agricultores una mínima rentabilidad de sus explotaciones.

Igualmente pienso que quedó manifiestamente sin responder la expresa tercera pregunta de nuestra interpelación, cuando nos referíamos a cuál había sido en el último quinquenio, año a año y producto a producto, la cuantía de las subvenciones que habían recibido las grasas vegetales extranjeras importadas para su consumo en España.

Elo tenía, claro es, su importancia, como inmediatamente se comprobará, ya que el representante de la Administración basó su intervención en un punto muy concreto, que el consumo de aceite de oliva por habitante había caído en los últimos años en España, y ello había provocado la existencia en manos de la Administración de un stock que cifraba en el orden de las 235.000 toneladas métricas y que, en función de ello, los precios han de tener presente esta tendencia y crecer de una forma moderada. Lo que no se ha dicho es justamente lo que se va a hacer —porque es lo que hay que hacer— con esas casi 250.000 toneladas, que ya serán 400.000. Eso es justamente lo que tenía que habérsenos dicho, y no dejar que siga gravitando,

sin más, sobre un tema que tiene tantas implicaciones.

Y esto, señoras y señores Diputados, es un planteamiento equívoco, ya que silencia hasta qué punto hemos estado provocando una competencia desleal, con nuestro propio dinero, de grasas extranjeras, preferentemente soja y girasol, las cuales abaratabamos con el montante de nuestras generosas subvenciones, convirtiéndolas en competidoras directas de nuestro aceite de oliva, disminuyendo y retrayendo su consumo, sin que, por otra parte, adecuadas campañas publicitarias y otras acciones de la Administración compensaran esta situación.

Por ello tenemos sumo interés en conocer, repito, la cuantía de estas subvenciones, y desde ella poder valorar el esfuerzo de la Administración para esta campaña olivarera, ya que, como se recordará, no pasará de 2.400 millones de pesetas el importe global de esas siete pesetas de subvención establecidas por kilogramo de aceite.

Señor Presidente, señoras y señores Diputados, al presentar la moción, tras aquellas palabras del señor Ministro de Agricultura, ciertamente poco prometedoras, sabíamos que, desde luego, tendríamos que volver al Parlamento para que toda la Cámara diera su parecer.

En función de ello, nuestro planteamiento de hoy pretende ser directo y suficiente. Rechazamos de nuevo el Decreto regulador de la campaña olivarera por insuficiente y ruinoso para los centenares de miles de españoles que viven directamente del olivar y, concretamente, en las zonas más deprimidas de España. Estos días se habla de un plan de urgencia para Andalucía, y nos parece bien y necesario. Allí está más del 60 por ciento del olivar. ¿No es mejor ir directamente a medidas que ya están ahí en lugar de ver otras nuevas de más dudosa eficacia? Solicitamos que la exigua cuantía de la subvención en aquel Decreto fijada, las citadas siete pesetas por kilogramo de aceite, pasen a constituir, nosotros pensamos, 30 pesetas, igualmente, por kilogramo de aceite. Y somos conscientes de solicitar esta vía de la subvención como principal elemento de elevar la renta del sector, sin caer en la tentación de intentar trasladar esta necesaria y justa

elevación de rentas del sector al precio que han de pagar los consumidores.

Nosotros estamos en contra de los aumentos indiscriminados del gasto público, pero no de aquéllos que vayan a sectores sociales a producir fines determinados, a mantener un nivel de empleo y, concretamente, a ayudar a ese sector primario, esa agricultura que este año, una vez más, ha sido, sacrificándose por los demás sectores, la que con su propia eficacia ha salvado el conjunto de la economía española.

Este aumento en la subvención, y a la vista del montante de la campaña ya recogida, supondría una cifra total de aproximadamente unos 10.000 millones de pesetas, cantidad que creemos perfectamente asumible por la Administración, si tenemos en cuenta la simple revalorización de sus almacenamientos, o si lo ponemos en comparación, por ejemplo, con la cuantía de recientes créditos extraordinarios que se han aprobado para intervenir en el mercado de la soja, en el cual, por cierto, en cambio, no se han tomado suficientes medidas contra el fraude, e igualmente si consideramos mínimamente el valor social de este cultivo, que con sus 20,4 jornales por hectárea se convierte en uno de los mejores elementos de lucha efectiva contra el paro, siempre y cuando su cultivo sea rentable. Y esa rentabilidad, su conocimiento y estudios correspondientes, es la que igualmente solicitamos al Gobierno mediante la presente moción.

Lo pedimos con motivo de la interpelación, y entiendo que no se tuvo suficientemente en cuenta la respuesta, cuando el señor Ministro no puede ignorar que existen estudios técnicos de una comisión oficial, la Comisión Interministerial del Olivar, que en base a datos de 1977/78, propuso unos precios mínimos para los agricultores, que son precisamente los que estamos pretendiendo que se les paguen ahora, en el año 1980. Los queríamos conocer de una vez y para siempre y saber cuál es el fundamento técnico y estadístico que ha hecho manifestar al señor Ministro de Agricultura que la actual regulación mejoraría las rentas del sector y le permitiría absorber los aumentos de costos sufridos durante el pasado año, porque hasta ahora solamente hemos oído esta afirmación, pero

sin una base documental que apoye estas afirmaciones.

En fin, señoras y señores Diputados, mientras llega el famoso plan de reestructuración, tan necesario, del olivar, en función de lo expuesto y, sobre todo, en función del difícilísimo momento por el que atraviesa el sector olivarero, cuya importancia social y económica quedó exhaustivamente demostrada en el contenido de nuestra interpelación del pasado 10 de abril, solicito vuestro voto a favor de la presente moción, para que sea cumplida por el Gobierno en todos sus extremos, en la seguridad de que, si así lo hacéis, estaremos remediando en esta Cámara una injusticia que ciertamente no ha tenido solución en el Decreto regulador de la campaña olivarera.

Dicho esto, señor Presidente, señoras y señores Diputados, he de manifestar que se han presentado a nuestra moción, que en gracia a la brevedad ahorro la lectura de sus tres párrafos, unas enmiendas del Grupo Centrista a los párrafos 1 y 3, y ninguna al 2.

La enmienda al párrafo primero es una simple adición que pide —digamos— que en lugar de hablar de información directa a la Cámara, se puntualice que es a través de la Comisión de Agricultura. No tenemos inconveniente en aceptarla, y nos parece el cauce apropiado.

Repito que no hay enmienda alguna al párrafo segundo. Al párrafo tercero hay una enmienda que es, claro está, de más consideración, puesto que en definitiva pedía que no se hiciera ninguna referencia a la presente campaña, porque está a punto de terminar, y proponía un compromiso muy vago y dentro de posibilidades que prácticamente podían equivaler a imposibilidades para el año siguiente. Por esa razón, nuestro Grupo, reconociendo las dificultades que por desgracia tendría en este momento tocar esta campaña, acepta la enmienda, pero con un texto de enmienda transaccional, que me voy a permitir leer a la Cámara, y que diría así: «Que, dado que está a punto de finalizar el período de vigencia del Real Decreto 2.075 de 1979, se tomen en consideración en la regulación de la nueva campaña los criterios indicados para aplicar el máximo de subvenciones a fa-

vor de los agricultores, productores de aceituna».

El señor PRESIDENTE: Conforme a las normas de aplicación de este debate, corresponde en primer lugar intervenir a los grupos que hubieren presentado enmiendas. Siendo el Grupo Parlamentario Centrista el único enmendante, tiene la palabra para la exposición de sus enmiendas y de su posición en relación con la moción, el señor Egea.

El señor EGEA IBÁÑEZ: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en relación con la moción que ha presentado el señor Fraga, y dada la brevedad con que la ha tratado, nosotros vamos a intentar ser más breves, congratulándonos de que lleguemos a un acuerdo con respecto a las enmiendas.

Como bien ha dicho el señor Fraga, la primera enmienda no era de carácter sustancial. Era una enmienda que introducía una pequeña matización, en tanto en cuanto es la Comisión de Agricultura la que entiende y trabaja en este área y los informes que el Ministerio de Agricultura dará adecuadamente, en su momento oportuno, son unos informes técnicos que, como bien dice la moción, hacen referencia a los análisis de estudios técnicos y de costes, tanto de mano de obra como de otros gastos de cultivos, mejora de rentas del sector, promoción social de sus protagonistas, productividad, etc., que han llevado a la Administración a considerar justo, por tanto, establecer un precio de garantía para el kilo de aceite de oliva de 116 pesetas y una subvención, igualmente por kilo, de siete pesetas. Dado —vuelvo a repetir— el carácter técnico de esta información, nosotros estamos de acuerdo y agradecemos que Coalición Democrática acepte esta matización.

Con respecto al segundo punto, como bien ha dicho el señor Fraga, el Grupo Parlamentario Centrista no ha presentado enmienda alguna, y con respecto al tercero también nos congratulamos de que Coalición Democrática, que siempre ha defendido los problemas presupuestarios, sobre todo en el lado del déficit, tenga en cuenta que en el cambio que había propuesto, la previsión era alrededor de 2.500 millones, solamente por el concepto subvenciones, y como bien ha dicho el Dipu-

tado que me ha precedido, esto al pasar al otro precio estaría por encima de los 30.000 millones de pesetas y que dentro de la posibilidad de financiación para subvenciones del FORPPA se consideren las diferencias de precio.

Nosotros tenemos la misma conciencia de la trascendencia e importancia que este sector tiene en el sur de España y especialmente en Andalucía. Como bien ha dicho, conocemos el carácter social de este cultivo y en consecuencia tenemos gran interés en la resolución del problema, como aquí ha pretendido a través de esta moción el Grupo Parlamentario de Coalición Democrática.

En consecuencia, nosotros estamos de acuerdo, puesto que ambas enmiendas, la primera que era simplemente una matización, y la segunda con la corrección, que ha sido aceptada por Coalición Democrática.

En definitiva, el Grupo Parlamentario Centrista acepta la moción tal como ha sido presentada al final.

El señor PRESIDENTE: ¿Grupos Parlamentarios enmendantes que deseen intervenir en el debate? (Pausa.)

El Grupo Parlamentario Andalucista, el Grupo Parlamentario Comunista y el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso por este orden.

Por el Grupo Andalucista tiene la palabra el señor Pérez Ruiz.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, señores Diputados, como ha tenido la gentileza de recordar el señor Fraga, nuestro Grupo coincidió en el tiempo con la presentación de una interpelación sobre el mismo tema, y coincide sustancialmente con las afirmaciones vertidas por el señor Fraga en este momento.

Por eso, nuestro Grupo manifiesta su adhesión a las proposiciones, en cierto modo complementarias de la propia moción que el Grupo tiene planteadas, no en vía de pleno, sino en vía de Comisión, y que en su día se verán.

Pero a nosotros nos hubiera gustado que en esta moción también se hubiese entrado en el problema grave, que no es tanto el tema de las subvenciones como política coyuntural momentánea, sino el problema que plan-

tea sobre el olivar español, y fundamentalmente sobre el olivar andaluz.

Esa reestructuración que nunca llega, y no se sabe por qué, parece, nos tememos, que algo tenga que ver el Mercado Común y toda la política exterior española en relación con Europa; pero como estos temas, digo, están incluidos en la moción nuestra que en su día se estudiará en Comisión, únicamente quiero manifestar aquí, insistir, en que me parecen absolutamente certeras las manifestaciones del señor Fraga y que por eso nuestro Grupo apoya la moción.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Comunista tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor ALCARAZ MASATS: Señor Presidente, Señorías, analizando la moción presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Democrática vemos, por ejemplo, en el segundo punto que se solicita un informe documental y fehaciente sobre cuál ha sido durante el quinquenio anterior, año a año, producto a producto, la cuantía de las subvenciones que han recibido las grasas vegetales extranjeras importadas para su consumo en España.

Plantea en este punto un tema fundamental el señor Fraga como representante de su Grupo, y en efecto, no hay una política de grasas, ni siquiera una mínima protección de los productos nacionales frente a los extranjeros.

No sólo se importan grasas vegetales en demasía, sino que se subvencionan. De este modo, en un país deficitario en grasas vegetales sobre el aceite, y precisamente el aceite español, el aceite de oliva español que sólo ocupa entre el 40 y el 47 por ciento del consumo nacional, y ahí están también, como aquí se ha dicho ya, más de 250.000 toneladas, seguramente 290.000 que el Gobierno tiene almacenadas, y que con la buena cosecha de este año, posiblemente lleguen a 400.000 toneladas.

Pero el Gobierno sigue impasible ante este problema. Por ejemplo, se sigue importando soja en exceso y, al par, no se promueve el cultivo español de soja.

En 1978, las importaciones llegaron a

2.100.000 toneladas de haba de soja, que importaron 40.000 millones de pesetas. Las cifras de 1979 han debido ser similares, y no conocemos el volumen de importaciones para 1980. Los costes de estas importaciones han fluctuado de acuerdo con los intereses de los Estados Unidos. Y hay que recordar que, tras el petróleo, una de las partidas más importantes de nuestras importaciones la constituyen la soja y el maíz americanos.

A este respecto hay que constatar constantes subidas que repercuten muy negativamente en la economía nacional. Valga como ejemplo la carta de una distribuidora de piensos enviada a los ganaderos españoles a mediados de agosto próximo pasado. Textualmente dice: «Nuevamente, y cuando creíamos que habíamos llegado a una relativa estabilidad en precios de materias primas, cuando se suponía que las cosechas de cereales eran aceptables, nos vemos sorprendidos con una subida que calificaríamos de espectacular. Según los informes recibidos, fuertes olas de calor han afectado en Estados Unidos las cosechas de maíz y soja, lo que ha dado lugar a una vertiginosa subida de los precios».

De un modo general cabría preguntarle al señor Ministro por el déficit de nuestra balanza comercial agraria y por la racionalización de exportaciones e importaciones.

De otro lado, mientras que la superficie cultivada de soja aumenta en los Estados Unidos y, consecuentemente, aumentan las ansias y presiones multinacionales de la Asociación Norteamericana de Cultivadores de Soja, en España hemos pasado de las 38.724 hectáreas que en 1974 se destinaban a este cultivo, a unas 10.000 hectáreas, que producen la exigua cantidad de 20.000 toneladas de soja.

Pero todavía más. Existen en España una cantidad desconocida de refinadoras de soja que presumiblemente hacen de nuestro país el centro más importante de Europa en cuanto a refinación y exportación de grasa de soja. La CIOP —Comisión Interministerial del Olivar y sus Productos— intentó averiguar en su día la cantidad de industrias, su capacidad y todo tipo de detalles sobre estas empresas, pero la CIOP, como dice uno de sus miembros, «murió en combate» y no pudo probar nada.

A través de la pregunta de Coalición Democrática, si se desglosan bien las subvenciones de todo tipo recibidas por las grasas vegetales extranjeras, podremos al fin enterarnos de algo.

Hablemos del precio y de las subvenciones, temas que se contienen en los puntos primero y tercero.

Mientras los agricultores americanos defienden sus cosechas a toda costa, nuestros ganaderos ven estabilizarse o bajar el precio de sus productos, nuestros agricultores no encuentran hueco comercial para plantar maíz o cereales típicamente europeos, que supondrían una alternativa a la soja y al maíz americano, y nuestros olivareros sufren, al par, un progresivo empobrecimiento (soy de Jaén; allí el tema es profundo, y el señor Fraga podrá comprobarlo este fin de semana cuando por allí esté), la amenaza latente de un futuro cada vez más cerrado y el desprestigio social que, con respecto al precio del aceite, le quieren endilgar los intereses antiolivareros.

Se suele decir que el mercado retrocede o no avanza por culpa del elevado precio del aceite de oliva. Pero es preciso aclarar que si este mercado no avanza, las causas fundamentales son otras: competencia desleal de otros aceites, falta de calidad en el aceite por razón de la existencia de fraudes no suficientemente perseguidos y castigados y falta de una campaña institucional de propaganda en defensa del aceite de oliva.

Con respecto al precio es preciso decir que ha subido en los últimos años, pero mayores son las subidas experimentadas por el aceite de soja y el de girasol. Naturalmente, no estamos defendiendo una política de precios alcista, pero tampoco estamos de acuerdo con el editorial que «El País» publicaba el 19 de agosto pasado, abogando —junto a un editorial dedicado a las declaraciones del General Sáenz de Santamaría, tema que tiene también una enorme importancia—, entre otras cosas, por la «libertad de precios», intentando así enfrentar directamente a productores y consumidores. Textualmente se dice: «... y consiguiendo una especie de reestructuración salvaje del olivar, como consecuencia de esta libertad de precios, que significaría el mantenimiento de los grandes y el hundimiento de pequeños y medianos». En este editorial tam-

bién se aboga por que «El Estado puede, por ejemplo, fijar un precio de garantía del orden de las 70 pesetas/litro», cuando actualmente está en torno a las 120 pesetas. Sin comentarios.

En este editorial también se dice que «el FORPPA podría comenzar, por ejemplo, tratando de desembarazarse de parte de sus existencias (292.000 toneladas; en el editorial se dicen 250.000), subastándolas a la baja, si así lo marca el mercado». «Estos aceites (se sigue diciendo en el editorial) tendrían como objetivo el mercado internacional, y nuestros exportadores mejorarían sus posibilidades si, además, dispusiesen de un plazo de pago de seis a doce meses al FORPPA».

Y «El País», que en este editorial defiende los intereses de los grandes exportadores, que en absoluto coinciden hoy con los de los productores, sobre todo pequeños y medianos, concluye echándole leña al fuego en contra de los olivareros y simplificando peligrosamente el problema. Se dice: «Todo está muy bien mientras haya capacidad de almacenar los excedentes y el resto de los ciudadanos continúe aceptando la subvención a los productores de aceite de oliva a costa de sus bolsillos».

Pues bien, en este contexto se plantea el apartado tercero de la moción de Coalición Democrática, a través del cual se pide un aumento indiscriminado de 23 pesetas por kilo de aceite con respecto a las subvenciones correspondientes a la campaña 1979-80 que ahora finaliza. Esta petición supondría, en números redondos, unos 10, quizá 11.000 millones de pesetas. Desde el punto de vista enfocado anteriormente parecería una petición cuando menos exaltada.

Así pues, en principio, el problema estaría en buscar un origen distinto a estas subvenciones. ¿Existe esta fuente diferente? Yo creo que sí.

Sería un recurso fácil, aunque legítimo, aludir a los enormes beneficios de, por ejemplo, los siete grandes oligopolios que controlan el mercado —Carbonell, Elosúa, Koipe, Uteco-Jaén, Moreno, Salgado e Ybarra—; aludir a los enormes privilegios de las compañías de importación y extracción de soja, y a otros intereses no menos desmesurados y monopolísticos. Por eso me voy a referir a fuentes

de financiación más sencillas y que están más al alcance de la mano del Gobierno.

Primero. Beneficios que obtiene el CAT en el aceite que compra y después vende a precios de campañas posteriores.

Segundo. Fondos del Patrimonio Comunal Olivarero.

Tercero. Cantidades destinadas a los precios reguladores de la importación de soja.

Cuarto. 10 por ciento de diferencia entre el kilo y el litro que funciona a favor de los oligopolios.

Y quinto, y también como ejemplo de esta fuente distinta de cantidades para subvencionar de forma no discriminatoria —como se plantea en la moción—, sino de manera diferencial, para ayudar a los pequeños y medianos olivareros, también se podría pensar como ejemplo en las cantidades no cobradas en esta campaña por los olivareros correspondientes a los 2.500 millones de pesetas destinados a la reestructuración del olivar. ¿Qué cantidad se ha dejado de cobrar y en qué se va a emplear?

Teniendo en cuenta estas razones y la situación enormemente difícil por la que atraviesan los olivareros, no parece, en principio, tan exaltada la propuesta de Coalición Democrática. Incluso hay más razones: apoyar al olivar es apoyar uno de los cultivos que más jornales da por hectárea (48 millones de jornales en total). Y hay que tener también en cuenta que casi el 60 por ciento del olivar está en la subdesarrollada Andalucía.

Sin embargo, no estábamos de acuerdo con la propuesta discriminatoria de Coalición Democrática. Con la propuesta actual estamos más de acuerdo, aunque es vaga.

Respecto a la propuesta del señor Fraga, en lo que se refiere al punto tercero de la moción, habrá que decir que no se trataba de una propuesta exaltada, sino que defendía unos intereses de clase, los intereses de los grandes olivareros, y, por tanto, repito, es una propuesta discriminatoria.

Las subvenciones, que siempre han de ser diferenciales, favoreciendo más a los pequeños y medianos, deben realizarse además, desde nuestro punto de vista, sobre el kilo de aceituna y no sobre el del aceite.

Así pues, la propuesta que plantea Coalición Democrática en principio favorecía esen-

cialmente a una minoría de grandes propietarios. A esa inmensa mayoría de olivareros pobres la ayuda significaría, prácticamente, una limosna.

Nosotros estaríamos de acuerdo en que esos millones se emplearan en defensa del olivar, pero en el sentido de operar la reestructuración del sector, tal como el propio Gobierno la planteó a través de los estudios de la Comisión Interministerial del Olivar y sus Productos. Estudios hoy tan olvidados.

Nosotros presentamos una interpelación el 18 de octubre de 1979, y, como consecuencia, una moción referida a que los cien millones que se habían aprobado para propaganda se empleasen, y que se controlase debidamente el posible fraude. Parece que son medidas que se están empleando, no sé en qué grado, a pesar de que esta moción fuese rechazada. No quiso UCD que capitalizáramos, por lo visto, en Jaén, en Andalucía, aquella moción que planteábamos.

En los momentos actuales hemos realizado una pregunta con doce cuestiones, referidas a todos los temas que competen al olivar. En función de la respuesta que dé el Gobierno, en función de la supuesta política de grasas que tiene que empezar a aplicar o, por lo menos, a formular, nosotros plantearíamos las mociones y recursos parlamentarios adecuados. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso tiene la palabra el señor Calahorro.

El señor CALAHORRO TELLEZ: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en principio, la moción que presentaba y defendía el señor Fraga ha cambiado sensiblemente en el terreno de la concreción, porque el punto 3 era donde iba dirigido exclusivamente el espíritu de la moción y, naturalmente, nadie va a estar en desacuerdo con que se conozcan los análisis de coste y de todo tipo que indujeron al Gobierno a tomar una decisión en materia de precios.

El punto álgido de la moción era el 3, en el que se tenía en cuenta una elevación —antes se ha calificado de exaltada— sobre los precios que se regulaban, en el sentido de constituir la subvención 30 pesetas por kilo-

gramo de aceite que se daba sobre el precio de garantía al kilo de aceite. Si se considera que para la regulación de la campaña del año que viene se tendrá en cuenta el máximo de subvenciones, nosotros y cualquiera de este hemisferio, como parece evidente, vamos a decir que sí, porque todo el mundo quiere que se consiga el máximo de subvención para un cultivo que es especialmente conflictivo, no de ahora, sino de los años sesenta, cuando la elevación en los costes, sobre todo de mano de obra, empezaron a motivar que el olivar —que estaba ocupando tierras marginales, porque la mano de obra barata antes lo posibilitaba— dejara de ser rentable.

Nosotros tenemos que dejar clara cuál es nuestra posición en este sentido, y tenemos que decir que previsiblemente sea la recuperación en el consumo el principal aspecto de la política económica relacionada con el olivar; porque siempre que se habla del olivar parece que se piensa exclusivamente, por determinadas organizaciones, en materia de precios. Y cuando se habla en materia de precios hay que tener en cuenta una serie de premisas. La primera, que no todo el sector agrario es uniforme; incluso hay desigualdades entre los mismos sectores. Al haber desigualdades entre los sectores agrarios, hay que ser extraordinariamente delicados a la hora de imponer una política de precios; hay que decir también que el aceite de oliva no es sólo un problema de precio, sino fundamentalmente de mercado.

No hay que olvidar que existe el mercado y, como ejemplo, tenemos que 25.000 millones de pesetas cuesta a la Administración el almacenamiento y 3.500 millones de pesetas de interés por el mismo. Tiene que quedar claro que la política económica que se ha llevado y se sigue llevando es un error.

Nosotros decimos que una elevación de precios como proponía originariamente la moción de Coalición Democrática hubiera necesitado una serie de consideraciones de nuestro Grupo parlamentario. Pero también hay que tener en cuenta que quizá sea la política de la Administración la que esté haciendo que los agricultores siempre se fijen en el tema de los precios a la hora de exponer sus reivindicaciones.

Ahora estamos hablando del olivar, y en otras ocasiones de otras producciones. Al hablar del olivar hemos de tener en cuenta la reestructuración productiva que desde septiembre de 1979 anda por los despachos —supongo que del Ministerio de Agricultura— y las organizaciones agrarias no tienen conocimiento de por qué se cortaron esos acuerdos. La reestructuración productiva del olivar y su reconversión —hay que decirlo sin ningún tipo de miedo— son cuestiones que hay que tener en cuenta para resolver el problema.

Hay otra cuestión importante, concretamente las estructuras comerciales que están alrededor de la venta del aceite de oliva; las estructuras comerciales que están progresivamente en un régimen de oligopolio, y que están imposibilitando cualquier tipo de salida alternativa. Esto es importante no sólo para Jaén, como se ha dicho aquí, sino también para Andalucía.

Hoy día el olivar es el cultivo más social que existe en todas las producciones de Andalucía. Hay que hablar de Andalucía por varias razones (habrá que seguir hablando siempre), porque necesariamente se tiene que tener en cuenta que no sólo la política de precios es lo que va a hacer que se reestructure el olivar. Hay que hacer un análisis de las fuerzas de trabajo y de la gente que está empleada en el olivar, cuyas características principales son la eventualidad agraria. Y al hablar de este plan de reestructuración del olivar habrá que tener en cuenta también un plan de seguridad social estatal, cuya propuesta socialista fue derrotada en su día. Y habrá que decir claramente que tal vez la Administración esté estimulando las políticas agrarias basadas exclusivamente en la subida de precios. Asimismo, habría que decir que en el decreto al que se refiere la moción que defendía el señor Fraga se hablaba de unas ayudas estructurales; precisamente por ahí tendría que ir cualquier tipo de reestructuración productiva del olivar. Y cuando se habla de los 9.000 millones de pesetas que habrían sido objeto de esta moción también hubiera sido conveniente hablar de la reconversión y de la publicidad.

No hay que olvidar que al principio casi todos estábamos de acuerdo en la recuperación del consumo del aceite de oliva, que es el as-

pecto más importante a tener en cuenta para que el olivar deje de estar en crisis.

La crisis del olivar, además, no es la crisis de una provincia, no es la crisis de Andalucía; es la crisis —sobre todo desde una perspectiva de clase— de multitud de pequeñas explotaciones agrarias y, sobre todo, de otras explotaciones agrarias que alternan la explotación del olivar con otro tipo de producción. Por eso preguntamos al Gobierno qué pasa con ese plan de reestructuración productiva del olivar.

Nosotros adelantamos nuestro voto positivo a la moción, a pesar de que el tercer punto encierra una evidente inconcreción. Al hablar de materia de precios mucho nos tememos que cuando se regule la próxima campaña se dirá que no había subvención más que para esto, pero con el acuerdo de la Cámara vamos a seguir adelante.

La historia del olivar no es sólo la historia de una reestructuración tardía o fallida, porque, no hay que negarlo, la historia del olivar es sobre todo la historia que va acompañando a Andalucía, pues una reestructuración productiva nos da lugar a una serie de reflexiones como, por ejemplo, qué está pasando con la Ley de Fincas Manifiestamente Mejorables, de la que sólo conocemos la Orden de 25 de marzo de 1980, que establecía los criterios objetivos para la determinación de las fincas manifiestamente mejorables.

Hay otros asuntos muy importantes para Andalucía, y que surgen al hilo de esta moción que mi Grupo va a apoyar, pero tenía que hacer esta serie de aseveraciones para dejar clara nuestra posición. Hay que seguir pensando que toda la política agraria que se haga incide fundamentalmente en Andalucía, porque los pasos que se den tienen que ser muy meditados. Porque Andalucía —y no son palabras demagógicas— es un polvorín, y la situación de Andalucía está provocando bastantes crisis, no sólo en este Gobierno, sino en la credibilidad democrática del país.

Y junto con el olivar y las fincas manifiestamente mejorables está el plan de urgencia de Andalucía, tan conocido por el señor Ministro de Agricultura. Queremos que cuando vengamos a esta Cámara a plantear este plan de urgencia, lo mismo que ahora venimos a

plantear el plan de reestructuración del olivar al hilo de la moción de Coalición Democrática, que Andalucía sea escuchada, porque si el olivar está en crisis, Andalucía no en vano es un polvorín, y los andaluces y Andalucía quieren respuesta.

El señor PRESIDENTE: Corresponde en el debate una última intervención al señor Diputado que ha presentado la moción, a efectos de aceptar las enmiendas, si bien él ha puesto ya de manifiesto con anterioridad...

Señor Fraga, si me permite un momento, me pide la palabra el señor Ministro de Agricultura.

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA (Lamo de Espinosa y Michels de Champourcin): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, se han hecho aquí a lo largo de la tarde una serie de afirmaciones en relación con el tema del olivar, que me veo en la obligación de precisar.

En primer lugar, con respecto a la intervención del señor Fraga y a la moción presentada por su Grupo y que posteriormente será sometida a votación, debo decir que ciertamente, con las modificaciones introducidas, nada hay en ella que pueda impedir una votación favorable por parte de mi Grupo Parlamentario. La hemos estudiado con detenimiento y ciertamente el Gobierno, y el Ministerio de Agricultura en particular, está totalmente abierto a entregar toda la información que sea precisa, tanto en relación con este sector como con cualquier otro. La información que publica y entrega el Ministerio de Agricultura es extraordinariamente abundante, como es bien conocido por muchos de los señores Diputados que están en este momento en el hemiciclo, y también está relacionado con la información solicitada en el punto segundo de la moción.

Ahora bien, aquí se ha dicho que la subvención que se aplica durante este año al olivar es una subvención exigua. Yo no creo que se pueda decir que 2.400 millones de pesetas es una subvención exigua si tenemos en cuenta, además, que el año pasado prácticamente no existió la subvención, puesto que

no se dio por kilo de aceite de oliva, sino por otro procedimiento, y que en el año anterior esa subvención era absolutamente nula.

Por consiguiente, hemos pasado en un corto período de tiempo de una subvención cero a una subvención de 2.400 millones de pesetas. Entiendo, por tanto, que no se puede decir de esa subvención que sea una subvención exigua.

Naturalmente, mi intervención para contestar a la interpelación que había sido presentada por el Grupo de Coalición Democrática y defendida por el señor Carro, aludí reiteradas veces, como base y como eje de la intervención, al problema de la caída del consumo. Es que no es otro el problema del aceite de oliva más que uno, que es simple y llanamente que el consumo del aceite de oliva cayó a partir de la espectacular subida de precios producida sobre el año 1974 y que hizo que disminuyera en cerca de dos kilos por habitante y año el consumo de aceite de oliva. Ahí es donde está todo el problema del aceite de oliva. Este problema hay que ponerlo en relación con algunas afirmaciones que aquí se han hecho por parte de otro Diputado.

Me voy a referir concretamente a una afirmación del Diputado del Partido Comunista, señor Alcaraz, porque dice que no hay una política de grasas y que se importa aceite de soja. Vaya en primer lugar mi respuesta en el sentido de que no se importa aceite de soja, sino haba de soja, que se moltura en España, como he explicado muchas veces en esta tribuna. De ahí se obtiene harina y aceite, y buena parte del aceite se exporta, quedando la harina en España, que se emplea precisamente para el desarrollo y fomento de la ganadería, por la cual el señor Alcaraz se interesaba hace unos momentos.

Ahora bien, aquí lo que no se puede decir son cosas distintas de las que se dicen fuera. Lo que no se puede es estar pidiendo, por una parte, que haya un producto barato para que la clase trabajadora pueda disfrutar de un aceite, el de soja, a precios bajos y, por otra parte, decir paralelamente que los precios del aceite de soja son muy bajos y que como son muy bajos compiten con el aceite de oliva, y que tiene que desaparecer el aceite de soja.

Yo no tengo ningún inconveniente en que no quede ni un solo kilo de aceite de soja en España, ninguno; no tengo inconveniente en que de la producción de aceite de soja se exporten esas 100.000 toneladas que hoy quedan en España para atender a un consumo de personas que tienen una menor capacidad adquisitiva. Ahora bien, lo que pasa es que no se puede estar diciendo en un sitio que ese consumo es absolutamente necesario, que hay que cuidarlo y que tiene que existir ese aceite a precio bajo, y luego decir en esta Cámara que lo que hay que hacer es elevar ese precio o suspender las importaciones.

Que quede muy claro que si suspendiéramos las importaciones de haba de soja pondríamos en peligro el 50 por ciento del abastecimiento nacional de carne, y eso es lo que se está diciendo cuando se afirma tan categóricamente que lo que hay que hacer es reducir las importaciones de soja, refiriéndose al aceite supongo que equivocadamente, puesto que prácticamente no se importa aceite de soja. Tampoco puede comprender la afirmación en el sentido de que hay una competencia desleal del aceite de soja y que se han producido unas subidas de precios fuertes en dicho aceite. Precisamente lo que se ha producido es todo lo contrario y, por lo tanto, lo que no se puede es afirmar una cosa e inmediatamente después lo contrario.

No es cierto, señor Alcaraz, que no se pueda plantar maíz en este país, ni es cierto que haya ningún tipo de dificultad para las plantaciones de maíz, todo lo contrario. Yo le invito a que examine las estadísticas de producción del Ministerio de Agricultura y se encontrará con que el único problema que ha tenido el maíz en este país a lo largo de los últimos años, ha sido del secado. Ese problema está en vías de solución desde hace cerca de dos años y medio, y buena prueba es que gracias a ello la producción de maíz y sorgo en este país ha aumentado casi un 25 por ciento en tres años. Eso se ha conseguido tanto con relación a la política de precios del maíz y a las subvenciones internas, el sistema de compensaciones para los precios del maíz, como también con las ayudas que se han dado, ayudas importantes para los secaderos de maíz.

Dice el señor Alcaraz que hay que utilizar

unas fuentes de financiación distintas y aumentar las subvenciones. La lástima es que todas las que menciona están ya utilizadas. La lástima es que de esos 2.400 millones de pesetas parte proceden precisamente de esas fuentes de financiación que Su Señoría ha señalado. La lástima es, simple y llanamente, que esas fuentes de financiación se están utilizando ya desde hace tiempo para financiar no sólo el sector del aceite de oliva, sino el conjunto de la agricultura nacional, a través de esa caja única donde entra ese tipo de ingresos, que es el FORPPA.

Dice que la subvención, en la forma en que se plantea en el punto 3 de la moción del señor Fraga, puede ser una subvención discriminatoria, y este tema ha sido también aludido por el representante del Partido Socialista. Primero, hay que ponerse de acuerdo en qué es lo que se quiere. Yo quiero decir que absolutamente todo el conjunto del sector olivarero está de acuerdo con el sistema de regulación incorporado en la última campaña; con el sistema. Está de acuerdo con el hecho de que haya un precio de garantía y sobre ese precio de garantía una subvención directa al precio. En eso no hay la menor duda, a lo largo y ancho de la geografía española, en relación con el sector olivarero, y hubo absoluto acuerdo.

Después, hubo diferencia, como recordé en esta Cámara, sobre la subvención de este año y sobre el precio, y ya dije aquí que de las cinco organizaciones tres habían estado de acuerdo y dos en desacuerdo, pero no hubo nunca diferencias con respecto a la subvención. ¿Por qué? Porque, señores, en ese horizonte de la Comunidad Económico Europea a que han aludido varios de los representantes que han intervenido esta tarde no hay más remedio que aplicar el sistema de regulación que aplica la Comunidad Económica Europea, y ese sistema consiste en un precio de garantía y una subvención complementaria, y esa subvención no es discriminatoria, es una subvención al precio. Naturalmente, eso produce que, en función de las estructuras, los ingresos que tenga cada propietario, empresario o agricultor sean distintos, pero estamos hablando de regular un mercado; y como estamos hablando de regular un mercado, estamos hablando de se-

parar el precio al consumo del precio a la producción, y por eso se incorpora la figura de la subvención. Por consiguiente, podrá o no ser discriminatoria, este sería otro tema. Todas las subvenciones vía precio son discriminatorias; todas. Pero hay productos en que no hay más remedio que aplicar subvenciones vía precio, porque si no estaríamos ante una situación de mercado absolutamente inoperante, y eso es lo que sucede en este producto, y esa es la razón por la cual en la regulación última de campaña se implantó este sistema que, como digo, es absolutamente nuevo, que se puso en marcha con motivo del último decreto a que se alude en el párrafo 3 y preámbulo de la moción presentada por el señor Fraga.

El representante del Partido Socialista ha hecho una serie de alusiones, igual que otros representantes, al tema de la reestructuración del olivo, y ha aludido a que no es sólo un problema de precios. Nadie ha pretendido que sea sólo un problema de precios. Lo que ocurre es que aquí siempre las mociones y los textos de las interpelaciones que se han planteado se han hecho aludiendo fundamentalmente al tema de precios y muy pocas veces a los temas de reestructuración.

Ya creo que dije aquí, con motivo de otra interpelación sobre el sector lácteo, de un Diputado del Grupo Comunista, que me alegraba de que se estuviera planteando el tema desde una perspectiva de estructuración y que no se incidiera sólo en el tema de precios. Me alegro mucho (porque el mayor problema que existe en este país es que los agricultores cuando plantean cualquier solución a sus problemas lo hacen desde una perspectiva básicamente de precios, y muy pocas veces se oye hablar de temas estructurales) de que el clima de la Cámara esté variando, probablemente a fuerza de muchas mociones e interpelaciones; algo de una filosofía que vengo manteniendo hace mucho tiempo va penetrando en esta Cámara y me alegro, pero tengo que decir que no se puede afirmar, como se ha dicho aquí, que la Administración está estimulando la política de precios. No es la Administración la que estimula la política de precios, es el sector el que pide política de precios. Buena prueba de ello es que la mayor parte de todas las demandas, de todas las

organizaciones profesionales agrarias suelen estar concentradas en temas de precios, no sólo en temas de precios, pero suelen estar básicamente concentradas en temas de precios. ¡Ojalá!, como digo, el tema empiece a variar y a modificarse en el sentido de ir cada vez más hacia temas de estructura.

Quiero decir, en todo caso, que hay un plan vigente de reestructuración del olivar y otro que está en preparación.

Si se consulta el «Diario de Sesiones» del 10 de abril de 1980, página 5.311 del número correspondiente de la fecha que es el 79, se puede observar en ese número y en esa página los resultados que ya indiqué que se estaban consiguiendo con la aplicación del plan de reconversión; efectivamente, así se denominaba, plan de reconversión del olivar.

Dicho esto quisiera añadir algo más en relación con el tema del olivar. En primer lugar, que sí se han tomado medidas con respecto al tema del fraude en el sector, concretamente en relación con el tema de las mezclas posibles de aceite de soja y otros aceites. Para ello se promulgó un decreto importante, que fue magníficamente acogido por todo el sector, y probablemente los que han intervenido tienen noticia de él; un decreto que se aprobó pocos días después de la regulación de la campaña olivarera.

Nosotros daremos información sobre los costes, sobre la estructura productiva y sobre los rendimientos, pero también quiero decir otra cosa. Cuando se den esas informaciones, téngase siempre presente que el precio de garantía más la subvención que se fije para un producto, sea el aceite de oliva o cualquier otro, puede ser perfectamente rentable para un tipo de explotación y no para otro; depende de su dimensión, de su localización, de sus rendimientos productivos y de la tecnología que aplica. Lo que no se podrá jamás (y yo desde luego siempre defenderé en esta Cámara una postura contraria a eso) es fijar un precio para el umbral mínimo de rentabilidad, porque eso sería estar sosteniendo permanentemente estructuras no productivas y, por tanto, impidiendo una dinámica del cambio productivo que tiene que ser importante y necesario.

Aquí se ha tocado el tema de Andalucía. Yo quiero decir a Su Señoría que me consta

y sé perfectamente cuáles son los problemas agrarios que tiene Andalucía; que he mantenido, además, reuniones con las organizaciones profesionales agrarias como centrales sindicales que tienen algo que decir en relación con este tema; que se vienen estimulando desde hace tiempo los cultivos que tienen mayor importancia social en Andalucía, y ahí está el caso del algodón y de la remolacha. Aprovecho la ocasión para decir que las informaciones publicadas estos días en algún periódico sobre posible importación de azúcar a finales de 1981 probablemente están basadas en una previsión bastante errónea de los resultados previsibles de cosecha. Y digo esto porque el Decreto de 30 de julio, publicado el 1.º de agosto, sobre los objetivos de producción de remolacha, establece un objetivo para el Sur extraordinariamente importante, como no ha conocido a lo largo de los últimos años, y permitirá aumentar fuertemente la utilización de la mano de obra, porque, como de todos es sabido, el algodón y la remolacha junto con el olivar son los cultivos básicos a estos efectos.

Finalmente, con relación también a este tema de Andalucía, yo creo que efectivamente hay que tratarlo pero en toda su amplitud. No debe aprovecharse el hecho de estar hablando del olivar para intentar reconducirlo a un debate sobre el problema andaluz. El debate sobre el problema andaluz tiene otro cauce, otro procedimiento; hay un trámite específico y tantos menos, a mi juicio, se debe tratar cuanto que en este momento se está llevando a cabo una política importante de aproximación entre los intereses y los planteamientos de la Junta de Andalucía, formulada por su Presidente, el señor Escuredo, y el Gobierno, a través de mi persona.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Fraga.

El señor FRAGA IRIBARNE: Muy brevemente. En primer lugar, para decir, al final de este debate, que confirmo cuanto dije al final de mi intervención anterior; es decir, que mantenemos la moción, en cuanto a su apartado 1, de acuerdo con el texto de la enmienda —que es puramente formal— de adición de cuatro palabras propuestas por el

Grupo Centrista; el número 2 en sus propios términos y el número 3 en el texto de la transaccional que hemos presentado a la Mesa.

En segundo lugar, agradecemos a todos los Grupos, Andalucista, Centrista y a todos los que han aceptado una parte de la filosofía, que sustancialmente no difiere de la moción, sus intervenciones en este importante debate.

Debo decir, respecto a las intervenciones de los señores representantes del Grupo Socialista del Congreso y del Grupo Comunista, que, en modo alguno, entendemos nosotros que la política de subvención, que efectivamente está aceptada por el sector, sea una política discriminatoria. Al contrario, lo que creemos que es discriminatorio es intentar ir explotación por explotación fijando el tipo de ayuda.

Quiero decir a mis ilustres compañeros que sólo un país en Europa, que es Inglaterra, ha podido permitirse la ayuda agrícola por explotación, justamente porque siendo un país en que solamente hay grandes explotaciones en número muy pequeño esta política ha sido posible. Es el único país en toda Europa.

Y sentado esto, y que desde luego no hay trato discriminatorio en una fijación razonable de una política de precios y de subvenciones que es la que sería deseable extender, a mi juicio, a todos los productos agrarios, perfectamente compatibles con una economía de mercado pero fijando los mínimos estimulantes para todos los cultivos, repito que agradezco finalmente al señor Ministro el haber aceptado lo que es la moción y confiarnos en la esperanza de que su buena voluntad, como la nuestra, hagan que realmente los precios y las subvenciones del año próximo sean mejores.

En relación con el tema de la soja, es claro que nadie pretende, al pedir datos sobre una política de grasas, que se reduzca la importación de haba de soja. El problema no es ese, el problema está en que la subvención ha de aplicarse de tal manera que incida en los precios favorables a la producción de carne; que no impida, sin embargo, que los aceites y grasas tengan su propio precio, sin subvención, en favor del aceite tradicional y más noble de todos que es, sin duda ninguna, el aceite español de oliva.

El señor PRESIDENTE: Como saben Sus Señorías, el proponente de la moción tiene disponibilidad sobre la misma a efectos de determinar la aceptación o no de las enmiendas que han sido presentadas. Los términos en que el señor Fraga, proponente de la moción, ha aceptado la enmienda han sido expuestos por él mismo, por lo cual vamos a someter a votación la moción en los términos en que el señor Fraga ha fijado finalmente su texto.

Moción sobre regulación de la campaña olivarera 79-80.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 266; a favor, 262; en contra, uno; abstenciones, dos; nulos, uno.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción del Diputado don Manuel Fraga Iribarne sobre regulación de la campaña olivarera 79-80, en los términos en que ha quedado fijada al final del debate habido.

Dentro de cinco minutos se reunirá la Junta de Portavoces en la sala en que habitualmente lo hace.

Se suspende la sesión por veinte minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces ha sido admitida a trámite y será sometida a votación seguidamente una moción que ha sido presentada y suscrita por diversos Grupos Parlamentarios y a la que va a dar lectura seguidamente el Secretario de la Cámara.

El señor SECRETARIO (Bono Martínez): Con la venia, señor Presidente: Dice así:

«Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo establecido en los artículos 138 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, tienen el honor de solicitar la tramitación para su aprobación por el Pleno del Congreso de los Diputados de hoy, 11 de septiembre de 1980, de la siguiente moción urgente: el Congreso de los Diputados, reunido en se-

sión plenaria, considera que el plebiscito que en el día de hoy va a celebrarse en Chile no tiene las suficientes garantías éticas y jurídico-políticas para ser considerado como una manifestación del libre sentir del pueblo chileno.

»Por ello, condenamos esta consulta como una farsa, uniéndonos a la protesta generalizada que sobre la misma se viene produciendo».

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 249; a favor, 237; en contra, tres; abstenciones, nueve.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la referida moción. (Aplausos.)

DICTAMENES DE COMISIONES:

— DE LA COMISION DE ADMINISTRACION TERRITORIAL, SOBRE LA PROPOSICION DE LEY RELATIVA AL CAMBIO DE DENOMINACION DE LA ACTUAL PROVINCIA DE LOGROÑO POR LA DE PROVINCIA DE LA RIOJA.

El señor PRESIDENTE: Antes de levantar la sesión, y por acuerdo también unánime de la Junta de Portavoces, vamos a someter a decisión de la Cámara dos dictámenes legislativos respecto de los cuales no hay mantenidas enmiendas por ningún Grupo Parlamentario.

En primer lugar, el dictamen de la Comisión de Administración Territorial relativo a la proposición de ley del Senado sobre cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por provincia de La Rioja.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 260; a favor, 254; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la proposición de ley sobre cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de La Rioja. (El señor Rodríguez Moroy pide la palabra.) Perdón, señor Rodríguez Moroy, pero en la Junta de Portavoces ha habido el acuerdo de que sometamos estos dictámenes a votación sin intervenciones por parte de ningún Grupo Parlamentario. En base a eso se han incluido para la votación, dada la hora.

— DE LA COMISION DE JUSTICIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE COMPLEMENTA CON EL ARTICULO 921 BIS, LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al dictamen de la Comisión de Justicia sobre el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 257; a favor, 255; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Aquella proposición antes aprobada y este proyecto serán objeto de la tramitación constitucional subsiguiente.

La próxima reunión del Pleno tendrá lugar el martes, día 16, a las 4,30 de la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y treinta minutos de la noche.

Precio del ejemplar 50 ptas.
Venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.
Paseo de Onésimo Redondo, 36
Teléfono 247-23-00. Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.586 - 1961
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID