

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CECILIO VALVERDE MAZUELAS

Sesión Plenaria núm. 79

celebrada el miércoles, 22 de octubre de 1980

ORDEN DEL DIA (continuación)

Interpelaciones (continuación):

- De don José Antonio Biescas Ferrer, del Grupo Socialista, sobre gobierno, actuación e implantaciones geográficas de las Cajas de Ahorro («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 47, de 18 de abril de 1980).
- De don Andrés José Picazo González, del Grupo Socialista, sobre ferrocarril Baeza-Utiel («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 50, de 16 de mayo de 1980).

Conocimiento directo del Pleno de proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Proposición de ley relativa a régimen laboral y de la seguridad social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 124, de 2 de octubre de 1980).
- Proposición de ley de cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de La Rioja («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 126, de 2 de octubre de 1980).

Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Dictamen de la Comisión de Presupuestos en relación con el proyecto de ley por el que se amplían las plantillas de los Cuerpos de Profesores de Educación General Básica, Catedráticos Numerarios y Profesores Agregados de Bachillerato y Profesores Numerarios y Maestros de Taller de las Escuelas de Maestría Industrial («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 119, de 17 de octubre de 1980).

Proposiciones de ley del Senado:

- Toma en consideración de la proposición de ley sobre transformación del Organismo Autónomo Consejo de Administración de Minas de Almadén y Arrayanes en sociedad estatal («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie III, número 12, de 17 de octubre de 1980).
- Pronunciamiento del Pleno de la Cámara sobre el envío a Comisión de la proposición de ley del Grupo de Catalunya, Democracia i Socialisme sobre reforma de los artículos 269 y 789 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 14, de 8 de septiembre de 1980).
- Pronunciamiento del Pleno de la Cámara sobre el envío a Comisión de la proposición de ley del Grupo Mixto sobre pensiones a los mutilados no combatientes por efectos de la Guerra Civil («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie III, número 15, de 15 de septiembre de 1980).

Proposiciones no de ley:

- Del Grupo Mixto sobre homologación de las tarifas aéreas y marítimas para los residentes en las diversas regiones insulares y sobre no autorización de subidas en las mismas durante 1980 («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 48, de 2 de mayo de 1980).
- Del Grupo Catalunya, Democracia i Socialisme por la que se solicita del Gobierno que dicte las disposiciones precisas para que a los ciudadanos que se acojan a la Ley de Amnistía 46/1977, recobrando la nacionalidad española, no les alcancen las limitaciones generales establecidas en leyes sobre Derechos Pasivos que les impiden obtener las pensiones devengadas («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 52, de 30 de mayo de 1980).

SUMARIO

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

Continúa el orden del día.

Interpelaciones (continuación):

- | | |
|---|-------------|
| — De don José Antonio Biescas Ferrer, del Grupo Socialista, sobre gobierno, actuación e implantaciones geográficas de las Cajas de Ahorro | 3963 |
|---|-------------|

*El señor Biescas Ferrer explana su interpe-
lación.—En nombre del Gobierno le con-
testa el señor Ministro de Economía y Comer-
cio (García Díez).*

*A continuación usa de la palabra el señor An-
dreu i Abelló (Grupo de Catalunya, Demo-
cracia i Socialisme) y seguidamente lo ha-
cen de nuevo el señor Biescas Ferrer y el se-
ñor Ministro de Economía y Comercio (Gar-
cía Díez).*

- | | |
|---|-------------|
| — De don Andrés José Picazo Gon-
zález, del Grupo Socialista, so-
bre ferrocarril Baeza-Utiel | 3977 |
|---|-------------|

*El señor Picalo González desarrolla su inter-
pelación.—En nombre del Gobierno le con-
testa el señor Ministro de Transportes y
Comunicaciones (Alvarez Alvarez).*

*A continuación usan de la palabra los seño-
res Zarrías Jareño, Prat García y Ruiz Ri-
sueño.*

*En turno de rectificación intervienen de nue-
vo el señor Picazo González y el señor Mi-
nistro de Transportes y Comunicaciones
(Alvarez Alvarez).*

Conocimiento directo del Pleno de proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Proposición de ley relativa a ré-
gimen laboral y de la Seguridad
Social de los trabajadores de**

Página

- Guinea Ecuatorial residentes en
España 3993**

*Intervienen los señores Morán López y Nie-
ves Borrego.*

*A pregunta del señor Presidente, fue aproba-
da por asentimiento de la Cámara.*

Página

- Proposición de ley de cambio de
denominación de la actual pro-
vincia de Logroño por la provin-
cia de La Rioja 3998**

*En turno de portavoces usan de la palabra los
señores Laborda Martín y Nieves Borrego.*

*A pregunta del señor Presidente, fue aproba-
da por asentimiento de la Cámara.*

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación):

Página

- Dictamen de la Comisión de Pre-
supuestos en relación con el
proyecto de ley por el que se am-
plian las plantillas de los Cuer-
por de Profesores de Educación
General Básica, Catedráticos
Numerarios y Profesores Agre-
gados de Bachillerato y Profes-
ores Numerarios y Maestros de
Taller de las Escuelas de Maes-
tría Industrial 4003**

*El señor Soriano Benítez de Lugo defiende el
dictamen de la Comisión.*

*En turno de portavoces intervienen la seño-
ra Miranzo Martínez (Grupo Parlamentario
Socialista) y Soriano Benítez de Lugo (Gru-
po de Unión de Centro Democrático).*

Se entra en el articulado.

Página

- Artículos 1.º a 6.º 4005**

No habiendo sido objeto de votos particulares, a pregunta del señor Presidente, fueron aprobados por asentimiento de la Cámara.

Página

Artículo 7.º 4005

La señora Miranzo Martínez defiende el voto particular formulado por el Grupo Socialista.

A continuación usa de la palabra el señor Soriano Benítez de Lugo.

Sometido a votación el voto particular, fue rechazado por 51 votos a favor, 70 en contra y una abstención.

Puesto a votación el texto propuesto por la Comisión, fue aprobado por 71 votos a favor, 49 en contra y tres abstenciones.

Seguidamente la señora Miranzo Martínez defiende el voto particular formulado por el Grupo Parlamentario Socialista, que postula la inclusión de una Disposición adicional.

A continuación usa de la palabra el señor Soriano Benítez de Lugo.

Sometido a votación el voto particular, fue rechazado por 49 votos a favor, 76 en contra y una abstención.

Página

Disposición transitoria 4009

No habiendo sido objeto de votos particulares, puesto a votación el texto propuesto por la Comisión, fue aprobado por 76 votos a favor y 50 abstenciones.

Página

Disposición final 4009

No teniendo votos particulares, a pregunta del señor Presidente, fue aprobado el texto del dictamen por asentimiento de la Cámara.

Proposiciones de ley del Senado:

— Toma en consideración de la proposición de ley sobre transformación del Organismo Autónomo Consejo de Administra-

Página

ción de Minas de Almadén y Arrayanes en sociedad estatal... 4009

El señor Stinga González defiende el dictamen de la Comisión.

A continuación usan de la palabra los señores Subirats Piñana y Bustelo García del Real y señora Raposo Llobet.

Se entra en el articulado.

Página

Artículo 1.º 4012

Sometido a votación el texto del dictamen de la Comisión, fue aprobado por 63 votos a favor y 46 abstenciones.

A continuación el señor Borrás Serra retira el voto particular que pretendía añadir un tercer párrafo al artículo 1.º

Página

Artículos 2.º y 3.º y Disposición final 4012

Sometidos a votación los textos del dictamen propuestos por la Comisión, fueron aprobados por 72 votos a favor y 47 abstenciones.

El señor Presidente manifiesta que queda aprobada la toma en consideración de la proposición de ley mencionada.

Página

— Pronunciamiento del Pleno de la Cámara sobre el envío a Comisión de la proposición de ley del Grupo Catalunya, Democracia i Socialisme sobre reforma de los artículos 269 y 789 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal 4013

El señor Nadal Company defiende la proposición de ley.

A continuación usan de la palabra los señores Irizar Ortega y Villar Arregui.

Sometido a votación el pronunciamiento de la Cámara, sobre envío a la Comisión correspondiente de la proposición de ley, fue rechazada por 43 votos a favor, 68 en contra y tres abstenciones.

Página

— Pronunciamiento del Pleno de la Cámara sobre el envío a Comisión de la proposición de ley del Grupo Mixto sobre pensiones a los mutilados no combatientes por efectos de la guerra civil ... 4017

El señor Presidente informa a la Cámara del escrito recibido del Ministerio de la Presidencia de Relaciones con las Cortes referente al asunto que se va a debatir.

En turno a favor de la proposición de ley intervienen los señores Bosque Hita, Andreu i Abelló, Duarte Cendán y Paulino Pérez.— En contra lo hace el señor Villodres García.

Seguidamente el señor Bosque Hita pide la palabra para alusiones a quien contesta el señor Presidente.

Sometida a votación el envío a Comisión de la proposición de ley, fue rechazada por 52 votos a favor y 61 en contra.

Proposiciones no de ley:

Página

— Del Grupo Mixto sobre homologación de las tarifas aéreas y marítimas para los residentes en las diversas regiones insulares y sobre no autorización de subidas en las mismas durante 1980. 4023

En turno a favor de la proposición interviene el señor Matutes Juan.— Seguidamente usan de la palabra los señores Mir Mayor y Zaforteza Calvet.

El señor Matutes Juan plantea una cuestión de orden al que contesta el señor Presidente.

Sometida a votación la proposición no de ley, fue rechazada por tres votos a favor y 103 en contra.

— Del Grupo Catalunya, Democracia i Socialisme por la que se solicita del Gobierno que dicte las disposiciones precisas para que a los ciudadanos que se acojan a la Ley de Amnistía 46/1977, re-

Página

cobrando la nacionalidad española, no les alcancen las limitaciones generales establecidas en leyes sobre derechos pasivos que les impiden obtener las pensiones devengadas 4031

Intervienen los señores Ferrer i Gironés, Torres i Perenya y Fombuena Escudero.

A continuación usa de la palabra nuevamente el señor Ferrer i Gironés, quien retira la proposición no de ley.

Seguidamente el señor Presidente informa a la Cámara que el próximo Pleno tendrá lugar el día 4 de noviembre próximo y de la visita oficial al Senado de una delegación del «Bundesrat», encabezada por su Presidente el doctor Klosse, alcalde de Hamburgo.

Se levanta la sesión.

Eran las once y cuarenta y cinco minutos de la noche.

—————

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

INTERPELACIONES (Continuación):

— DE DON JOSE ANTONIO BIESCAS FERRER, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE GOBIERNO, ACTUACION E IMPLANTACIONES GEOGRAFICAS DE LAS CAJAS DE AHORRO.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión, completando el tercer punto del orden del día, Interpelaciones, en primer lugar con la formulada por el Senador Biescas Ferrer, del Grupo Socialista, sobre gobierno, actuación e implantaciones geográficas de las Cajas de Ahorro, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de 18 de abril de este mismo año. Tiene la palabra el Senador Biescas. Sabe que dispone de treinta minutos como máximo.

El señor BIESCAS FERRER: Señor Presidente, Señorías, señor Ministro, la transfor-

mación estructural que demanda una sociedad como la nuestra debería afectar también al sistema financiero y, dentro de él, a un conjunto de instituciones que por derecho propio han llegado a convertirse en el segundo intermediario financiero de España. Y me estoy refiriendo, por supuesto, a las Cajas de Ahorro; Cajas de Ahorro que han seguido una trayectoria que tiene, a nuestro juicio, muchos más aspectos positivos que negativos, y vaya, por tanto, por delante nuestro reconocimiento a unas instituciones que han contribuido en otros momentos a desterrar de España una lacra social como la usura; que posteriormente han fomentado el ahorro y lo han movilizado hacia la inversión productiva, contribuyendo así al crecimiento económico, a la vez que han hecho que una parte de sus excedentes, aunque por diversas razones estas cifras hayan sido a menudo demasiado reducidas, haya podido convertirse en un auténtico dividendo social al dedicarse a obras benéficas, a diferencia de lo que ha ocurrido con el funcionamiento de la Banca, cuyos dividendos han sido estrictamente privados.

Pero esta labor de conjunto ha venido acompañada de una serie de deficiencias estructurales a las que voy a referirme, aunque sin perder de vista esta valoración positiva que se extiende tanto a la función que han desempeñado las Cajas de Ahorro como a las que pueden realizar en el futuro, contribuyendo al logro de una sociedad más justa en la que, por ejemplo, desaparezcan privilegios como los que han existido hasta ahora y que han permitido a las grandes sociedades industriales aprovecharse de los recursos depositados en las Cajas, contribuyendo también estas entidades a una efectiva regionalización del ahorro y, en definitiva, a través de un mayor control democrático, que estas entidades, que hay que insistir en que carecen de accionistas privados, puedan estar atentas a un cambio social tan rápido como el que se está produciendo en la sociedad española, canalizando así unos excedentes que deberían ser bastante mayores para poder solucionar alguna de las graves deficiencias que existen a la hora de cubrir toda una serie de servicios públicos.

La interpelación que voy a realizar tiene como objetivo valorar a tres años vista cuál

ha sido el resultado de una serie de Reales Decretos que aparecieron concretamente en agosto de 1977 y que desde entonces han regulado el funcionamiento de estas instituciones. Quiero insistir en que, a nuestro juicio, fue un procedimiento anómalo el regular unas instituciones de la importancia de las Cajas de Ahorro por la vía de Real Decreto, sustrayendo así al necesario debate parlamentario lo que debería ser el funcionamiento de estas instituciones que, como veremos, tienen una serie de características propias.

Haciendo una introducción histórica, hay que remontarse al origen de estas entidades que inicialmente eran Montes de Piedad. Allá por el siglo XVIII surgen las primeras, como la de Madrid, fundada por el Padre Piquer, y posteriormente estas primeras actividades que se centraban fundamentalmente en préstamos con garantía prendaria y que eran, por tanto, en definitiva, casas de empeño. Estas actividades van ampliándose hacia la aceptación de depósitos y así aparecen las auténticas Cajas, como la de Ahorros de Madrid, en 1838, y algunas que posteriormente irán apareciendo en torno a estos años. Sin embargo, son instituciones que surgen bien por iniciativa municipal o provincial o bien por iniciativas fundacionales privadas sin regulación específica, hasta que en el año 1853 aparece el Decreto de junio de ese mismo año por el cual se establece que estas entidades que captan sus recursos básicamente entre las clases populares, al nutrirse del ahorro de trabajadores o pequeños propietarios y comerciantes, deben tener ya una primera regulación que se completará, como veremos, posteriormente. Dado el tipo de instituciones que promovían la creación de las Cajas de Ahorro, éstas han tenido a menudo un trasfondo ideológico conservador. Ahí está, por ejemplo, el conjunto de Cajas que han surgido tras la iniciativa de la Iglesia a través de distintas fórmulas jurídicas.

Yo quiero recordar, por ejemplo, el origen de una Caja de Ahorros que surge, entre otras cosas, para potenciar los sindicatos católicos. A comienzos de siglo, por ejemplo, tenían un tinte claramente amarillista, en contra de lo que en aquella época eran los sindicatos de clase, y en esta Caja precisamente el primer ingreso que se lleva a cabo fue un donativo

vienda de protección oficial y, digamos, en lo que estaba antes llamado préstamos de regulación especial, que debe estar cada vez más en un ámbito de libertad.

Yo pienso que ésta es la respuesta que yo puedo dar a las preguntas e inquietudes del señor Senador. En cuanto a la intervención del Senador Andreu Abelló, he de decirle que es el propio interés del Gobierno el fijar, claramente, cuál es la situación de las Cajas en aquellas regiones en las que los estatutos han dado competencias a las mismas. Muchas gracias.

— DE DON ANDRES JOSE PICAZO GONZALEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE EL FERROCARRIL BAEZA-UTIEL.

El señor PRESIDENTE: El tercer punto del orden del día concluirá cuando finalice la interpelación formulada por el Senador Picazo sobre el ferrocarril Baeza-Utiel, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», de fecha 16 de mayo de 1980. El Senador Picazo tiene la palabra para exponer su interpelación.

El señor PICAZO GONZALEZ: Señoras y señores Senadores, señor Ministro, creo que es por lo menos la cuarta vez que parlamentarios socialistas intervenimos en las Cortes, tanto Congreso como Senado, desde el año 1977 hasta ahora, para tratar el tema del ferrocarril Baeza-Utiel. Desde luego, creo que esta interpelación ha despertado un cierto interés, no precisamente por el tema de la interpelación, sino que ha sido, fundamentalmente, por unas noticias que aparecieron en Jaén y en Albacete sobre el cultivo del champiñón en los túneles del trazado; la verdad es que los socialistas no queremos que se críen champiñones en los túneles, sino que queremos ver pasar el tren. Me ha sorprendido, sin embargo, últimamente, en las notas aparecidas en la prensa y otras actuaciones de las que luego hablaré, la política partidista que desde el Gobierno se está haciendo al convocar a parlamentarios exclusivamente del Grupo del Gobierno de las provincias de Albacete y Jaén, en vez de hacer lo que realmente hubiera sido coherente, es de-

cir, haber reunido en mesas de trabajo a todos los parlamentarios de todos los grupos, a las Diputaciones, a los Ayuntamientos y, en general, a todos los estamentos sociales que intervienen en el trazado o en la zona de influencia.

Sin embargo, creo que sería interesante hacer una breve historia del proyecto del ferrocarril que nos está ocupando. Quiero recordar a Su Señoría que dentro del Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, a cargo de los Presupuestos del Estado, y por un Real Decreto-ley de 5 de marzo de 1926, dentro de la línea Saint-Girons-Lérida-Teruel-Baeza-Utiel, las obras se iniciaron en el año 1927 y ha habido unas inversiones, hasta el año 1964, de unos 1.200 millones de pesetas, siendo inapreciables las inversiones después de esa fecha, salvo aquellas que han tendido a conservar la línea en cierto modo.

Por supuesto, quiero recordar que en el informe del Banco Mundial del año 1962 se recomendaba la suspensión de obras de construcción de nuevos ferrocarriles, analizando fundamentalmente tres aspectos: líneas que debían conservarse abiertas al tráfico de mercancías y a viajeros; líneas reservadas exclusivamente al tráfico de mercancías y líneas que debían cerrarse a todo tráfico. Pues bien, la Comisaría de Abastecimientos y Transportes solicitó dictámenes a dos empresas, una de ellas francesa, Sofrerail, y al Consejo Superior de Transportes Terrestres. El informe de este último, en el año 1963, se mostraba partidario de finalizar las obras, para revalorizar fundamentalmente los recursos mineros localizados en sus proximidades y para ser un medio de desarrollo de las actividades mineras y agrícolas, de gran importancia para la zona. Sin embargo, el informe de la empresa francesa se mostraba contrario a la continuación de las obras, fundamentalmente en base a los informes negativos de los balances de Renfe, pero recomendaba hacer estudios a continuación, tendentes a ver la posibilidad de su rentabilidad.

A la vista de estos informes, las Cámaras de Comercio de Jaén y Albacete encomendaron a una oficina consultiva la redacción de un informe sobre su viabilidad. Y es así como por Orden Ministerial de 7 de enero de 1967 se creaba una Comisión de Trabajo

que tenía la misión de investigar fundamentalmente el volumen técnico de inversiones, las ventajas de explotación y las fórmulas adecuadas para su aprovechamiento.

Los resultados de este informe fueron que se había realizado una inversión hasta el año 1967 de 3.568 millones, que faltaban por invertir mil doscientos y pico y que el nivel técnico era aceptable, pero que recomendaba una variante que se llama Vadollano. Y como recomendaciones de estos estudios manifestaba que la conservación de estas obras no justificaban esa inversión y pedía que se actualizaran sus estudios a raíz del año 1970.

Pues bien, con motivo de la puesta en marcha del Plan Director Territorial de Coordinación de Andalucía, es cuando la Diputación de Jaén encarga, en el año 1976, la realización de un estudio consistente en complementar y, sobre todo, en ver la posibilidad de comunicar, debido a su escaso nivel, Andalucía con el País Valenciano.

Este estudio fue encomendado a la empresa «Estudios y Servicios, S. A.», y del mismo, muy rápidamente, se deduce que la zona de influencia del ferrocarril Baeza-Utiel, dentro de las provincias de Jaén, Ciudad Real, Albacete y Valencia, incluye a más de 90 municipios, de los cuales más de 30 son de Jaén, unos pocos más de Albacete, ocho concretamente de Ciudad Real y alrededor de 19 de Valencia. Además de tener una zona de influencia de más de 9.000 kilómetros cuadrados, con una población francamente en regresión de más de 300.000 habitantes, con más de 1.300.000 hectáreas de tierras agrícolas, que producen fundamentalmente cereales, vides, aceite, productos de huerta, etc., y que tienen, en general, más de 500.000 toneladas/año de producción, al igual que una riqueza forestal evaluada en más de 200.000 toneladas, que producen las doscientas cincuenta y tantas mil hectáreas de bosque que hay en ella.

Es cierto que del aspecto industrial poco se puede decir, porque las dos provincias fundamentalmente afectadas, Jaén y Albacete, están poco industrializadas, pero no cabe la menor duda de que la disponibilidad de suelo industrial y también las ayudas financieras que podían aportar los entes de ahorro, Cajas fundamentalmente, serían unos incenti-

vos importantes para atraer a la industria. Y de lo que no cabe la menor duda, tampoco, es de que se desarrollaría el comercio de las comarcas que atraviesa.

En ese mismo informe se analizaba la situación del transporte dentro de lo que se viene a llamar «el largo corredor Jaén-Albacete». Básicamente, el transporte se realiza entre Andalucía y Levante por ferrocarril, enlazando con Albacete y Cataluña a través de la línea Madrid-Sevilla, que atraviesa Despeñaperros y tiene derivación en Alcázar de San Juan para tomar la ruta hacia Valencia y Cataluña. El número de circulaciones diarias de esta línea es superior a 50, lo que puede significar muy a corto plazo una saturación total de esa vía.

El desvío, desde luego, significa aplazar esta saturación seguramente hasta el año 1995 ó 2000, en beneficio, lógicamente, de la inversión frente a lo que supondría duplicar la línea de Despeñaperros. Significaría, no cabe duda, un beneficio de oportunidad. Lógicamente, se reducirían las circulaciones diarias entre Alcázar de San Juan y Albacete. La puesta en servicio del tramo Vadollano-Albacete, que es la que parece que tiene más avanzados sus estudios, presenta una importancia en la reducción de las distancias entre Andalucía y Albacete, así como Valencia y Cataluña y el consiguiente ahorro del porte del transporte por el mero hecho de la reducción de la distancia, como antes hemos dicho. El ahorro de tiempo significa para las mercancías del orden de una y media a tres horas, y la reducción en kilómetros, según la variante que se estudia, va de 50 a 100 kilómetros, aproximadamente.

El estudio al que me estoy refiriendo evaluaba también los costos para el año 1977, que serían superiores a los 3.000 millones. Comparativamente la reducción de los costos, según los recorridos que están en este estudio, determinaba entre Linares-Alcaraz-Albacete, 207 pesetas; Linares-Baeza-Albacete, 172; Vadollano-Albacete, 138. Para viajeros los costos son algo menores, y en la variante de Vadollano significaría una inversión total, incluida la electrificación, superior a 3.600 millones, y la de Baeza-Albacete no llegaría a los 3.000.

Hasta aquí los pocos estudios que conoce-

mos o, mejor dicho, los muchos estudios que este viejo proyecto ha llevado durante su larga historia. Sin embargo, las gentes de esta comarca, fundamentalmente en la provincia de Albacete y la comarca de la Sierra de Alcaraz —que está declarada como zona deprimida— no ven satisfechas sus necesidades y también la voluntad de que la línea lo atraviese. Son comarcas que me temo que si tardamos mucho en poner en servicio este ferrocarril, nos encontraremos con una despoblación casi total por el índice alto de emigración que en ella se produce.

Desde luego, muchas veces se ha hablado desde la Administración de que la inversión necesaria para la terminación de estas obras no era rentable, pero habría que pensar que la rentabilidad hay que medirla también con lo que llamamos con insistencia los socialistas rentabilidad social. Yo me preguntaría, ¿es que la RENFE, en su conjunto, es rentable? Porque yo veo cada año cómo llegan cantidades enormes de dinero que tenemos que subvencionar para poder pagar este servicio, y no nos parece mal, porque un servicio público creo que difícilmente se puede catalogar como rentable. Pero creo que también los ciudadanos de esas zonas que atraviesa el ferrocarril, andaluces, manchegos y valencianos, somos españoles.

Nos gustaría, desde luego, que se empezara a aplicar la solidaridad interregional que contempla la Constitución. Piense la Administración que, efectivamente, este ferrocarril no va a solucionar los problemas de subdesarrollo de estas comarcas deprimidas, pero no cabe duda que ello ayudará a desarrollar sus riquezas nacionales. Además, mejoraría notablemente la red de RENFE, esta línea cortaría uno de los huecos más grandes que tiene el sistema de líneas férreas en nuestro país, con una superficie global de 32.000 kilómetros cuadrados. Además de la rentabilidad a corto y medio plazo que podría determinar la terminación de estas obras tendría un fuerte carácter estructurante, porque potenciaría las relaciones entre Andalucía, el País Valenciano y Castilla-La Mancha.

Cuando se analiza la rentabilidad hay grandes diferencias entre lo que es rentabilidad para la comunidad y lo que es rentabilidad para RENFE. Sin embargo, en esos estudios

se daban algunas posibles soluciones alternativas, consistentes en que el Estado subvencione la explotación de la línea de forma regular, como lo hace con el déficit de RENFE; o bien que el Estado realizara las inversiones iniciales precisas para la explotación y que RENFE realice ésta o que el excedente que aparece para la comunidad fuera repartido entre RENFE y la propia comunidad.

En todo caso, de lo que no cabe la menor duda es que la terminación de estas obras supondría un importante ahorro energético en el transporte por la reducción de distancias.

La importancia, la oportunidad de la inversión, midiéndola cuantitativamente con lo que supondría la disponibilidad de la línea de Despeñaperros, se tendría que tener en cuenta. También esta construcción ayudaría, en cierto modo, a comunicar las zonas de este triángulo que hemos dicho, que tiene importantes vacíos o lagunas de construcción.

Pero, además, nos gustaría que el señor Ministro nos dijera qué ha pasado con los resultados de la Comisión creada por Orden Ministerial con fecha de 21 de junio de 1978 y cuáles han sido los estudio efectuados, y si también se ha contemplado en el estudio el tramo Albacete-Utiel, que no estamos oyendo casi nada de él.

Quisiéramos decir también que nos gustaría oír al señor Ministro que, concretamente, esta obra que lleva más de cincuenta y tres años de proyecto no tuviera que contemplarse dentro, forzosamente, del Plan General que tiene RENFE preparado, porque creo que los ciudadanos de esta zona merecen mejor trato, y esta obra quizá valdría la pena concluir-la de una vez. Además, creo que el Gobierno tiene la oportunidad de cambiar la mala imagen que, en cuanto a las inversiones públicas, tiene por estas comarcas y, desde luego, la urgente terminación de estas obras favorecería esta imagen.

Pues bien, yo creo que mi intervención, esta interpelación habría terminado prácticamente con esto, porque creo que es un trazado y un proyecto sumamente viejo y está, como decimos vulgarmente, muy trillado el tema. Pero he aquí que esta interpelación ha producido importantes aspectos en la situación. Quiero decirlo ahora, a través de una serie de datos, que son sencillamente anecdó-

ticos. Fijense SS. SS. que en marzo de 1978 hay varias preguntas de parlamentarios socialistas de Jaén y Albacete en el Congreso y en el Senado, cuando era Ministro el señor Sánchez Terán. El Ministro dijo que se comprometía, en colaboración con las Corporaciones Locales y los entes interesados, a actualizar este estudio y se remitía a la Comisión creada por Orden Ministerial, como antes dije.

En junio de 1978, en cumplimiento precisamente del compromiso, aparece en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» la creación de esta Comisión, que tenía por misión actualizar el estudio técnico y económico del año 1968. La misma Orden Ministerial fijaba un plazo para terminar este estudio, que terminaba el 31 de diciembre de 1978. Transcurrido este plazo, representantes de las Diputaciones afectadas no habían sido convocados ni una sola vez.

En junio de 1979 el señor Sánchez-Terán contestaba a una pregunta de un compañero mío, Antonio Peinado, Diputado por Albacete, y se comprometía a convocar esta Comisión en un tiempo no superior a dos o tres meses, y que se incluiría en ella a las Diputaciones y Cámaras de Comercio de Jaén y Albacete. Esta Comisión jamás se reunió.

En mayo de 1980 este Senador presenta la interpelación que ahora estamos debatiendo. Y qué casualidad, que en julio, por la Dirección General de Ferrocarriles, se no dice —o, al menos, apareció una nota en la prensa de Albacete— lo siguiente, que leo textualmente: «Su bajo grado de utilización y su dudosa rentabilidad puestos a estudio han hecho que nosotros también nos desanimemos a la hora de abordar la empresa, acuciados por otras de mayor rentabilidad social y de mayores posibilidades de amortización».

En agosto aparece en la prensa de Jaén y Albacete un escándalo notable con la concesión de algunos kilómetros de túneles para cultivo de champiñones. Y mira por donde, en septiembre de este mismo año UCD anuncia que va a realizar el tramo Linares-Albacete y que, además, se incluirá en el Plan General de Ferrocarriles.

Pero es que es más, se cita a los parlamentarios, como antes dije, de Jaén y Albacete, del Grupo Parlamentario de UCD y se olvi-

dan olímpicamente las gestiones que han realizado los socialistas, y nos informan, por primera vez, que ha habido un importante cambio en los planteamientos del Ministerio. La verdad es que nos alegramos, señor Ministro; nos alegramos, porque precisamente lo que queremos es que se termine esta obra.

Desde mi punto de vista, de la primera parte de mi interpelación prácticamente me siento contento, porque ya está concluido el tramo Linares-Albacete. Parece ser que el Ministro se ha comprometido públicamente a realizarlo en un plazo relativamente corto. Pero, desde luego, en lo que no quiero entrar es en el terreno de las capitalizaciones electoralistas que se producen, porque conocemos aquellas circulares o instrucciones que los Ministerios mandan a sus Delegaciones Provinciales; lo que importa es capitalizar para la UCD los temas y, lógicamente, la responsabilidad del Gobierno la tiene UCD.

Sin embargo, quiero decirle al señor Ministro una cosa, que los estudios que le hayan llevado a contemplar la terminación del Linares-Albacete tienen la misma validez que para el tramo Albacete-Utiel, porque precisamente se quedan unas comarcas, como la zona de Requena-Utiel, como la comarca manchega en la que yo vivo, que le puedo asegurar que el grado de productos agrícolas que se transportan por allí anualmente es importante por la cantidad de vino que se trasvasa a todo el territorio español, porque coincide básicamente en que los vinos de Utiel, el vino de La Manchuela, son vinos comunes que mezclan con cualquier otro vino del país y estamos viendo cómo cada año son transportados a Aragón, al País Vasco, a Galicia, a la región murciana y a tantos otros sitios. Estamos plenamente convencidos de que la rentabilidad, como antes dije, no se puede medir exclusivamente en cifras económicas, porque, desde luego, lo que está claro es que el déficit de RENFE lo conocemos todos y que los ciudadanos de estas comarcas ahora en estudio también contribuimos con el dinero público a pagar este déficit de RENFE.

Sin embargo, esperamos con interés que el señor Ministro nos dé razones que nos puedan explicar el porqué este tramo parece ser que no está en la mente que se termine. Desde luego, ya le digo de antemano que las ca-

racterísticas de rentabilidad social son idénticas y que las posibilidades de desarrollo de las comarcas que se quedan fuera del trazado son unas posibilidades tremendamente interesantes y, desde luego, lo que no quisiéramos, señor Ministro, por lo menos no quisiéramos pensar los socialistas, es que este tramo se hace exclusivamente con fines electoralistas, porque la provincia de Jaén es de difícil electorado para el Gobierno y, a lo mejor, con este tramo se ganaban algunas cosas. Desde luego, no quiero creer que sea así, porque creo que el Gobierno tiene obligación de hacer una política para todos los ciudadanos y no una política partidista.

Precisamente por ese motivo, señor Ministro, estoy esperando con cierto interés que se nos diga cuáles son los resultados de esa Comisión creada en 1976 que está tan sumamente guardada o tan celosamente guardada por el Ministerio, a la cual no hay acceso posible y no tenemos la fortuna de conocer esos datos. Quiero recordar al señor Ministro que en esa Comisión seguramente los estudios que se han hecho son con dinero público y precisamente el dinero público tiene que servir a todos los ciudadanos. Nada más, señor Ministro; espero sus explicaciones.

El señor PRESIDENTE: Para responder, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores Senadores, en la interpelación que se me hace respecto al ferrocarril Baeza-Utiel, el señor interpelante me ha ahorrado hacer una referencia histórica, puesto que él la ha hecho cumplidamente, desde el año 1927, en que se inician las obras, pasando por todas las alternativas, hasta llegar a nuestra época y, por tanto, para hacer más breve la respuesta, voy a prescindir de esas cuestiones y remitirme a las cuestiones prácticas.

Que la cuestión era complicada y difícil, se refleja así por los mismos informes dados por el señor Picazo, puesto que ha habido una serie de informes contradictorios, e incluso un informe del Banco Mundial que tenía tam-

bién sus reservas sobre esta obra, sobre la realización de este tramo.

Yo creo que en alguna de sus afirmaciones puede haber alguna exageración, que él mismo después ha salvado, como es que la emigración o subdesarrollo de la zona puede estar determinada por el tema de la presencia o ausencia del ferrocarril. Ese es un dato más a tener en cuenta. Creo que es importante, pero, desgraciadamente, me temo que el ferrocarril no es más que uno de los elementos que pueden contribuir a la mejora de esa zona y que hay otros muchos que inducen o contribuyen también al planteamiento del problema.

Para no cansar a todos ustedes y abreviar considerablemente la discusión, pues creo que se ha planteado una batalla que ya no es preciso dar, diré que el señor Senador ha manejado unos argumentos que tenía preparados (como es lógico, él ha preparado con cuidado la interpelación) desde el mes de mayo, según él mismo ha recordado, es decir, unos trabajos preparados antes de las últimas comunicaciones, de las últimas posiciones hechas públicas, y, siendo así, no tengo que discutir ni que contestar a toda una serie de argumentos que, insisto, son el planteamiento de una batalla que no tiene sentido, porque todos tenemos el mismo interés en que se hagan todas aquellas obras que sean beneficiosas para todos los españoles, sin distinción de posiciones de unos y otros.

Se ha hablado mucho también de rentabilidad social, y creo que casi se ha pretendido considerar este término o concepto como patrimonio parcial. No es un patrimonio parcial. En el estudio de toda inversión, lógicamente, hay que tener en cuenta la rentabilidad económica, la rentabilidad social y las ventajas e inconvenientes que en un momento determinado la aplicación de recursos o de esfuerzos puede representar. Creo que todo estudio, sea de una economía liberal o de una economía socialista, tiene que tener en cuenta, y bien en cuenta, siempre la rentabilidad social, y la conjunción de los estudios de uno y otro carácter es la que sirve para determinar la decisión.

Querría, sencillamente, hacer una breve exposición de ese ferrocarril Baeza-Utiel diciendo que una parte del trazado de la línea está

concluida desde hace bastantes años y que toda la parte que está en Albacete es un tramo que reúne unas condiciones aceptables, que, naturalmente, tendrían que ser actualizadas o puestas al día, pero que, justo hasta el límite de la provincia, la infraestructura cumple unas condiciones suficientes, dentro del nivel de nuestro ferrocarril, nivel que, como he dicho en otra ocasión en esta Cámara, no es el que nosotros deseáramos y que tenemos que tratar de mejorarlo en general. Después, en cambio, el resto de la línea que discurre, o debe discurrir, por la provincia de Jaén está en unas condiciones mucho peores. Como me figuro que él sabe, incluso, como consecuencia de los diversos estudios, se ha llegado a la conclusión de que el trazado que discurre por la provincia de Jaén, por la parte sur, por la zona de Baeza, no es en absoluto de posible utilización para este ferrocarril y que es preciso desviarlo completamente, haciendo un nuevo trazado al norte del viejo —parece ser que es a lo que se refería él mismo—; entonces, por eso, y no por razones de otra índole, hablamos del Linares-Albacete, porque, efectivamente, es mucho más Linares-Albacete que Baeza-Utiel. Pero después le contestaré al tema de Utiel. Eso explica —y no voy a referirme tampoco al tema anecdótico de las plantaciones de champiñón— que desde hace tiempo, a nivel de estudios de la Dirección General de Infraestructura, que es la que hace los estudios, mucho más que la Red de Ferrocarriles, esa zona se considere prácticamente como no utilizable para la infraestructura de ferrocarril y que hay que hacer otras obras al norte de las que estaban trazadas.

Hay otra cosa que ha repetido varias veces, que es el tema de la RENFE en general (me parece que en una ocasión ha dicho que hay 22.000 kilómetros de red; no sé si he oído bien) y de las pérdidas, diciendo que se produce un déficit y que ese déficit lo pagan los españoles. Quiero hacer una aclaración al respecto, pues cada vez que se me presenta la oportunidad aprovecho para hacerlo, aunque sea muy brevemente.

El déficit de RENFE del año pasado me parece que estaba previsto en 54.000 millones de pesetas. Pero me parece que ya he dicho en esta misma Cámara que el déficit de los fe-

rocarriles alemanes en el año 1978 fue de 450.000 millones de pesetas; el déficit de los ferrocarriles franceses, también del año 1978, fue de 222.000 millones de pesetas. Es decir, que no se puede afirmar que el caso de los ferrocarriles españoles sea extraordinario, sino que, desgraciadamente, es general en los ferrocarriles europeos, y eso que ellos tienen más calidad, más cantidad y una estructura muchísimo más extensa. Incluso los ferrocarriles italianos, que tienen 2.000 kilómetros más que los nuestros, arrojan un déficit tres veces mayor.

Pero es que, además, el déficit de RENFE —insisto, y pido disculpas por recordarlo, pero creo que es de toda justicia— se compone en tres cuartas partes de cantidades que no son estrictamente pérdidas, porque la mitad del déficit de RENFE de esos cincuenta y tantos mil millones de los que se habla siempre como déficit, es la inversión en infraestructura, y es en el ferrocarril en el único medio de transporte en el que se computa como déficit la inversión en infraestructura. Pensemos qué pasaría si a las compañías de transporte por carretera les imputáramos como déficit la inversión que hace el Estado en carretera, o al transporte aéreo le imputáramos como déficit la inversión de infraestructura en aeropuertos. Es decir, aquí hay una imagen que hay que tratar de ir destruyendo, pues creo que va en contra de los ferrocarriles españoles y va en contra, como consecuencia, de los que trabajan en esta gran empresa, de las 70.000 personas que trabajan en ella, y va en contra, incluso, del concepto que se debe tener de lo que se debe invertir en ferrocarriles, porque sólo haciendo una inversión razonable podemos tener los servicios a los que aspiramos, creo que legítimamente.

Una mitad de ese déficit va —como digo— en inversión de infraestructura y otra mitad del déficit y del resto que queda de la otra mitad, es decir, el 25 por ciento de la totalidad, queda cubierto por gastos de financiación; es decir, que, como consecuencia del esfuerzo hecho por RENFE para la inversión, acudiendo al mercado de capitales interior y exterior, recae un pago de intereses y amortizaciones tal, que si el Estado en sus presupuestos invirtiera, o hubiera invertido a lo largo de los años esas cantidades, no se pro-

duciría tampoco hasta ese 25 por ciento del déficit de gastos financieros. De manera que sin decir —como ya he repetido muchas veces— que la Administración sea perfecta ni que no se pueda hacer mejor, ni nada semejante, lo cierto es que hablar de este déficit como pérdida absoluta, como consecuencia de una gestión, no es completamente exacto. Esto es bueno dejarlo dicho para que todos tengamos una idea clara de en qué límites nos movemos.

Dentro de la rentabilidad económica y la rentabilidad social, lo que es indudable es que la escasez de recursos destinados, como se deduce de los números que acabo de citar, a los ferrocarriles es tan notable, que esos recursos tienen que ser aplicados con prioridades que no son, desde luego, económicas, ni muchísimo menos, sino con prioridades globales y que, dentro de esa aplicación, la construcción de nuevos ferrocarriles, aunque deseada en muchas zonas —y éste es uno de los casos típicos que llevan más de cincuenta años con esa reclamación— muchas veces con los recursos normales de RENFE es absolutamente imposible, o casi imposible, de abordar. Por eso es por lo que hemos dicho —he dicho otras veces en esta misma tribuna y digo hoy— que esta obra, que ya hemos manifestado nuestro deseo de que sea hecha, se enmarca dentro de un Plan General de Ferrocarriles, porque sólo así pueden existir recursos suficientes para atender a los gastos de indispensable mantenimiento y conservación para la prestación de un buen servicio en la red existente y, simultáneamente, la posibilidad de extender esa red a algunas de las zonas en las que parece lógico, por razones económicas, sociales, de rentabilidad y de comunicación, hacer esas obras.

Quiero repetir, aunque lo he dicho ya —lo dije en el Congreso, lo he manifestado en esta Cámara también en otro momento y lo he dicho públicamente en varias ocasiones— que en el Plan General de Ferrocarriles, que no se hace después de mayo de 1980, como sabe sobradamente el interpelante, está prevista la realización de este tramo con las características que voy a indicar. Me he traído sólo uno de los documentos, un pequeño resumen del Plan General de Ferrocarriles, que tiene fecha de 1979; como digo, es un peque-

ño resumen que está hecho mucho después de terminar los estudios del Plan General de Ferrocarriles que, como es un plan a doce años, enormemente laborioso, supone un esfuerzo, no de unos meses, sino de años, y se ha venido trabajando en él desde hace tiempo. De manera que no se puede utilizar, creo yo, el argumento de electoralismo, de respuesta rápida, porque en mayo se plantea la cuestión, pues todo esto es anterior, aunque yo lo esté exponiendo y lo haya expuesto en épocas pasadas.

El tema fundamental que se plantea, respecto a la demanda de nuevos ferrocarriles, está relacionado con que, en nuestra forma de pensar, el Plan de Inversiones de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles tiene que establecer o dejar muy claro un criterio, que es el de ofrecer al pueblo español una solución ferroviaria que no se apoye exclusivamente en una red radial, sino que potencie los ejes transversales para integrar económica y socialmente a las diversas regiones españolas.

Este es un criterio claramente económico, también político, si quieren, pero político de política general, y éste es uno de los criterios en que se ha apoyado el Plan General de Ferrocarriles que, como saben, está pendiente de la presentación al Gobierno para su aprobación y de la presentación posterior al Parlamento.

Pues bien, dentro de este marco de respeto al principio que acabo de indicar, en todo el Plan General de Ferrocarriles, según un estudio conjunto con todos los datos existentes en el Ministerio de Transportes, en la red de ferrocarriles sólo hay tres tramos nuevos en España que se consideren como claramente necesarios, lo cual no significa que no existan otras demandas igualmente justas y que sean vistas con buenos ojos esas soluciones. Pero, dentro de una aplicación correcta de los recursos y de un establecimiento de prioridades, sólo hay tres tramos nuevos, que son: uno, que está justificado por el acercamiento de la meseta entera a Andalucía, uniendo en recto prácticamente Ciudad Real y Córdoba, que busca una alternativa a Despeñaperros y que supone una disminución de 90 kilómetros en ese trazado y un enorme beneficio para la comunicación de toda la

meseta con el Sur; otro, que es la unión del Cantábrico con el Mediterráneo, que se refiere al Santander-Mediterráneo, que es al que aludíamos el otro día en esta misma Cámara; y, por último, la unión de Andalucía con Levante. Es decir, que la justificación de este tramo, aparte de los legítimos y respetados intereses de las zonas por las que atraviesa y de lo que pueda significar de ayuda al desarrollo y solución de los problemas de zonas (que evidentemente los tienen y de muchos tipos) viene dada no sólo por eso, como sucede siempre en todo Plan General de Ferrocarriles, sino por la necesidad de producir unos resultados generales de comunicación beneficiosos para esa región, para esa zona y para las zonas más extensas, como es la unión de Andalucía con Levante, a través de esa vía, sin tener que subir a Alcázar de San Juan y con los ahorros, a los que se refería el señor Picazo, de distancias, de tiempo, etc., que son los que justifican esos tres nuevos tramos asumidos por el Plan de Ferrocarriles.

Y refiriéndome concretamente al tramo mencionado —resumiendo mucho—, las razones que han llevado a esta conclusión son: primero, el aprovechamiento de la infraestructura ya construida, que significa más de 100 kilómetros. En esta infraestructura habrá que hacer obras de revitalización y acondicionamiento, pero una gran parte de la obra realizada, sobre todo en la provincia de Albacete, tiene un considerable interés y valor. Ya he dicho que el cambio en la parte que discurre por la provincia de Jaén la reforma del trazado tiene que ser casi completa, ya que atraviesa terrenos inadecuados para la implantación del ferrocarril, como el mismo paso del tiempo ha demostrado.

El total de la inversión hecha a pesetas de hoy, y dentro de lo difícil que es calcular esto, son más de 12.000 millones. Y lo que queda para terminar, también a pesetas de 1980, se calcula que puede alcanzar a 10.000 millones, aunque las cifras actuales que estamos manejando son ligeramente inferiores.

Realmente ésa es otra razón, la inversión hecha y la ponderación con la inversión que se necesita, para adoptar esa decisión que, como digo, es una decisión tomada, una decisión comunicada, una decisión hecha pú-

blica y que formaba parte del Plan General de Ferrocarriles, como he indicado ya.

En cuanto al tramo comprendido entre Albacete y Utiel, sin que esto signifique, como es natural, disminuir en absoluto la importancia de la región atravesada por esa línea, línea en el sentido de trazado, sin minusvalorar en absoluto ni la parte del norte de Albacete, ni la parte del sur de la provincia de Valencia, quiero decir que las circunstancias son distintas y no por razones de derecho de los habitantes de esa zona, que es el mismo derecho que el de los de la zona del Sur, igual que el derecho de cualquier otro habitante de la población española que no tenga la posibilidad de utilizar el ferrocarril. Pero en la misma situación que se encuentra la zona de Albacete-Utiel se hallan, como digo, muchas otras zonas en las que no es posible construir desde la perspectiva actual.

Eso no cumple ya ese objetivo de la comunicación interregional, porque el enlace de Andalucía con Levante se logra perfectamente a través de la Comunicación Linares-Albacete, cuando los recursos existentes son necesarios para potenciar toda la red española que está, desde luego, en unas condiciones que exigen una inversión en toda ella, sobre todo en algunas zonas más descuidadas, que es de absoluta necesidad.

Para conseguir un nivel de calidad del que carecen nuestros ferrocarriles en estos momentos es preciso hacer una inversión, que es la que intenta cumplir el Plan General de Ferrocarriles; no es posible hacer todos los tramos, que indudablemente tendrían ventajas para las zonas que atravesaran, pero que en una recta y, como he dicho antes, estudiada fijación de prioridades nos conduce a esta solución. Sin embargo, el Plan General de Ferrocarriles es un Plan que se hace en un momento determinado y que tiene un horizonte, como ya he explicado también, de doce años y que no significa que fije el futuro definitivo, que se escapa de nuestra actuación, sino que fija una situación de presente y una situación de futuro cercano, que es lo que lógicamente, con los datos que hoy se tienen, con los estudios hechos, se puede concluir.

Yo voy a decir también, para contestar a algunas de las cosas, que, naturalmente, el

meseta con el Sur; otro, que es la unión del Cantábrico con el Mediterráneo, que se refiere al Santander-Mediterráneo, que es al que aludíamos el otro día en esta misma Cámara; y, por último, la unión de Andalucía con Levante. Es decir, que la justificación de este tramo, aparte de los legítimos y respetados intereses de las zonas por las que atraviesa y de lo que pueda significar de ayuda al desarrollo y solución de los problemas de zonas (que evidentemente los tienen y de muchos tipos) viene dada no sólo por eso, como sucede siempre en todo Plan General de Ferrocarriles, sino por la necesidad de producir unos resultados generales de comunicación beneficiosos para esa región, para esa zona y para las zonas más extensas, como es la unión de Andalucía con Levante, a través de esa vía, sin tener que subir a Alcázar de San Juan y con los ahorros, a los que se refería el señor Picazo, de distancias, de tiempo, etc., que son los que justifican esos tres nuevos tramos asumidos por el Plan de Ferrocarriles.

Y refiriéndome concretamente al tramo mencionado —resumiendo mucho—, las razones que han llevado a esta conclusión son: primero, el aprovechamiento de la infraestructura ya construida, que significa más de 100 kilómetros. En esta infraestructura habrá que hacer obras de revitalización y acondicionamiento, pero una gran parte de la obra realizada, sobre todo en la provincia de Albacete, tiene un considerable interés y valor. Ya he dicho que el cambio en la parte que discurre por la provincia de Jaén la reforma del trazado tiene que ser casi completa, ya que atraviesa terrenos inadecuados para la implantación del ferrocarril, como el mismo paso del tiempo ha demostrado.

El total de la inversión hecha a pesetas de hoy, y dentro de lo difícil que es calcular esto, son más de 12.000 millones. Y lo que queda para terminar, también a pesetas de 1980, se calcula que puede alcanzar a 10.000 millones, aunque las cifras actuales que estamos manejando son ligeramente inferiores.

Realmente ésa es otra razón, la inversión hecha y la ponderación con la inversión que se necesita, para adoptar esa decisión que, como digo, es una decisión tomada, una decisión comunicada, una decisión hecha pú-

blica y que formaba parte del Plan General de Ferrocarriles, como he indicado ya.

En cuanto al tramo comprendido entre Albacete y Utiel, sin que esto signifique, como es natural, disminuir en absoluto la importancia de la región atravesada por esa línea, línea en el sentido de trazado, sin minusvalorar en absoluto ni la parte del norte de Albacete, ni la parte del sur de la provincia de Valencia, quiero decir que las circunstancias son distintas y no por razones de derecho de los habitantes de esa zona, que es el mismo derecho que el de los de la zona del Sur, igual que el derecho de cualquier otro habitante de la población española que no tenga la posibilidad de utilizar el ferrocarril. Pero en la misma situación que se encuentra la zona de Albacete-Utiel se hallan, como digo, muchas otras zonas en las que no es posible construir desde la perspectiva actual.

Eso no cumple ya ese objetivo de la comunicación interregional, porque el enlace de Andalucía con Levante se logra perfectamente a través de la Comunicación Linares-Albacete, cuando los recursos existentes son necesarios para potenciar toda la red española que está, desde luego, en unas condiciones que exigen una inversión en toda ella, sobre todo en algunas zonas más descuidadas, que es de absoluta necesidad.

Para conseguir un nivel de calidad del que carecen nuestros ferrocarriles en estos momentos es preciso hacer una inversión, que es la que intenta cumplir el Plan General de Ferrocarriles; no es posible hacer todos los tramos, que indudablemente tendrían ventajas para las zonas que atravesaran, pero que en una recta y, como he dicho antes, estudiada fijación de prioridades nos conduce a esta solución. Sin embargo, el Plan General de Ferrocarriles es un Plan que se hace en un momento determinado y que tiene un horizonte, como ya he explicado también, de doce años y que no significa que fije el futuro definitivo, que se escapa de nuestra actuación, sino que fija una situación de presente y una situación de futuro cercano, que es lo que lógicamente, con los datos que hoy se tienen, con los estudios hechos, se puede concluir.

Yo voy a decir también, para contestar a algunas de las cosas, que, naturalmente, el

dinero público sirve a todos los ciudadanos, pero que los que lo administran tienen la obligación de procurar sacar de esos recursos la máxima utilidad para todos los ciudadanos, no para todos y cada uno de los ciudadanos, sino para todos los ciudadanos en cuanto forman parte de una comunidad nacional.

En cuanto a capitulaciones electoralistas, yo creo haber dicho bastante, y no me gustaría entrar en esta discusión, no son motivos electoralistas. Las fechas están perfectamente fijadas, es imposible hacer —hay miles de pruebas— un Plan General de Ferrocarriles en los plazos que ha señalado el Senador interpellante.

En cuanto a instrucciones, si fuésemos a sacar instrucciones de partido, no nos faltarían a todos oportunidades de sacar instrucciones hasta más concretas de cómo se deben hacer contratos para beneficiar a miembros de determinados partidos; pero no está en mi ánimo entrar en esa polémica, aunque indudablemente también se podrían utilizar esos argumentos.

Quiero decir, por fin, que, como queda claro de todo esto, ya había sido señalado y anunciado por el Ministerio de Transportes y por mí personalmente, y en sitios públicos, que el Plan General de Ferrocarriles comprende la realización de este ferrocarril, tanto tiempo reclamado y deseado, Linares-Albacete, en ese tramo, y que eso significa que si, como esperamos, el Plan General de Ferrocarriles se aprueba a lo largo de 1981, para ser ya tenido en cuenta al realizar el Presupuesto de 1982, podrán empezar, por lo menos, las contrataciones en 1982, y el plazo de realización de estas obras yo creo que es razonable pensar que será de cuatro o cinco años.

Creo que, con esto, queda contestada la pregunta que se me ha hecho, y es para mí una satisfacción poder ratificar lo que ya he dicho en varias ocasiones respecto al esfuerzo que el Ministerio de Transportes, el Gobierno y RENFE están dispuestos a hacer para lograr que ese deseo de la comunicación de Andalucía con Levante, a través de Albacete, sea una realidad.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores Senadores que deseen intervenir en el debate, uno por Grupo Parlamentario? (Pausa.)

Anoto a los Senadores Zarrías, del Grupo Socialista Andaluz, Prat García y Ruiz Risueño. Veamos si está la lista completa. (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario Socialista Andaluz, tiene la palabra el Senador Zarrías, por tiempo de quince minutos.

El señor ZARRIAS JAREÑO: Señor Presidente, Señorías, intervengo en el turno de portavoces por el Grupo Socialista Andaluz, del Partido Socialista Obrero Español, pero principalmente por mi condición de Senador por la provincia de Jaén.

Quiero advertir a Sus Señorías que posiblemente tenga que repetir algunos de los datos ya indicados por mi compañero Picazo, pero entiendo que insistir sobre lo mismo es conveniente, dada la naturaleza de esta interpelación y, sobre todo, el dichoso ferrocarril Baeza-Utiel.

Ya en marzo de 1978, otro Senador por Jaén del Grupo Socialista presentó una pregunta oral al Gobierno sobre el tema del ferrocarril Baeza-Utiel. Los argumentos expuestos fueron tan contundentes, que el propio Ministro de Transportes, señor Sánchez Terán, a la sazón Ministro del ramo, tuvo que reconocer que el Senador en cuestión tenía toda la razón y que circunstancias de todo orden habían contribuido a que este proyecto no hubiese sido terminado; un proyecto que, en cuanto respecta al tramo Baeza-Albacete, está realizado en casi un 80 por ciento.

No es posible que la Administración se desentienda de las obras allí realizadas, hasta el extremo de que todo lo realizado acabe hundiéndose y desapareciendo a través del tiempo. Están construidas todas las estaciones en los pueblos por donde pasa el ferrocarril; el trazado y asentamiento de las vías está hecho hasta los límites con la provincia de Albacete. A partir de esta provincia y en todo el recorrido hasta la referida capital de Albacete están puestos todos los carriles.

¿Cómo es posible que todo este esfuerzo y dinero invertidos se dejen perder caprichosamente? Nosotros estamos dispuestos a de-

mostrar que este ferrocarril es perfectamente rentable. Existen en el Ministerio unos estudios que así lo demuestran. Entonces, ¿por qué el Gobierno no decide, de una vez y para siempre, abordar este proyecto y terminar este ferrocarril? Siempre aparecen los miles de millones necesarios que es lo que, al parecer, frena la acometida del proyecto. Pero, ¿es qué no sabemos todos que sin dinero no se puede hacer nada? ¿No sabemos todos las docenas de miles de millones de pesetas que pasan por esta Cámara en concepto de créditos extraordinarios o suplementos de créditos, generalmente para empresas estatales o semiestatales y que demuestran la falta de rentabilidad de éstas?

Sin embargo, una obra cuya rentabilidad está demostrada y que es la esperanza de varias provincias, de una parte, y de utilidad en el orden nacional, de otra, sigue pensándose todavía. Lo que sí queda claro es la falta de interés por parte de la Administración en acometer esta obra. Si las mismas necesidades fuesen reclamadas por otra región, probablemente no hubiesen surgido tantas pegas, si los implicados en el poder hubiesen tenido intereses particulares en estas comarcas, tampoco habrían surgido inconvenientes para la terminación.

Sabemos que el trazado actual se hizo de forma caprichosa, porque el General Saro dispuso, al parecer, que este ferrocarril pasara por su pueblo, Ubeda; pero también sabemos que existe otro proyecto de trazado que salva la parte por donde va y que seguiría por la comarca del Condado, siguiendo la trayectoria del río Guadalimar, trazado éste que, además, acortaría distancias. También parece ser que la causa de la paralización de estas obras obedeció, y sigue obedeciendo, a que el trazado actual no ofrece garantías suficientes, dado que las tierras de esa zona son movedizas y ponen en peligro los túneles ya construidos, detalle que se debió tener muy en cuenta y que, a pesar de la imposición, no debieron hacerlo, aunque nos consta que los ingenieros encargados de estos trabajos se opusieron en todo momento al trazado en cuestión.

Señorías, no se trata de una razón caprichosa. Este ferrocarril, como es fácil adivinar, pondría en comunicación a Andalucía con

Levante a través de Albacete, ayudando con ello a descongestionar el paso de Despeñaperros, que, por todos es conocido, se hace cada día más intransitable. Además, se preveniría también cualquier fenómeno accidental que surgiera en dicho paso de Despeñaperros y que circunstancialmente nos viésemos privados del ferrocarril Madrid-Cádiz, que por allí pasa. En fin, el ferrocarril Baeza-Utiel, o Baeza-Albacete, como ahora se pretende, no es sólo una necesidad para Jaén, Albacete y Levante, sino una necesidad nacional, y como de una necesidad nacional se trata, ésta debe ser prioritaria.

Me quiero ahora referir a nuestra oposición a que estas obras se incluyan en el Plan General de Ferrocarriles, dado que se trata de un proyecto que viene del año 1926 y que, como decía el anterior Ministro de Transportes y Comunicaciones señor Sánchez-Terán, es un proyecto que se atendió en diferentes etapas y que, desgraciadamente, no llegó a terminarse nunca. Si ahora hemos de esperar de nuevo a que se incluya en el Plan General, me temo que cuando nos toque el empezar esta obra faltará de nuevo el dinero y será el proyecto Baeza-Utiel el que, como siempre, sufrirá las consecuencias. Por tanto, al ser un proyecto de 1926, entendemos debe abordarse definitivamente ya.

Igualmente, entendemos que el trazado definitivo de este ferrocarril debe ser lo más moderno posible, con vía doble, de acuerdo con las exigencias de los tiempos que vivimos.

No quisiera pasar por alto la circunstancia curiosa que hemos conocido en estos últimos meses, en el sentido de que la Dirección General de Infraestructura de Transportes está vendiendo la piedra machacada existente en el trazado del ferrocarril Baeza-Utiel, lo cual significa que la Administración quiere dar por terminadas estas obras y olvidarse de este proyecto de ferrocarril.

Pero no queda la cosa en este detalle. En los primeros días de agosto pasado, el diario «Jaén» tuvo conocimiento de que la Administración había adjudicado a un señor de Villanueva del Arzobispo —pueblo de la provincia de Jaén— los túneles del ferrocarril que nos ocupa nada más y nada menos que

para la cría de champiñón y que, al parecer, ya estaba en plena campaña champiñonera.

Como demuestra la documentación que puedo exhibir, la protesta fue unánime en mi provincia, ya que ello significaba el fin del tan deseado ferrocarril. De la oficina parlamentaria del PSOE salía, esa misma mañana, un telegrama dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones protestando enérgicamente por semejante hecho. Durante todo el mes de agosto en la Prensa de Jaén estuvo en primera página el tema de los champiñones y el ferrocarril Baeza-Utiel; mas en aquellos días también tuvimos noticia de que el mismo señor había conseguido del Ministerio la adjudicación de las instalaciones de los edificios de la estación de Villanueva del Arzobispo para la cría de codornices. Vuelve la Prensa a comentar este nuevo suceso. Tengo conmigo, como dato demostrativo, los titulares de la Prensa de Jaén durante todos aquellos días. «El Baeza-Utiel, un ferrocarril que ha pasado al champiñón»; «Champiñón o ferrocarril»; «Ferrocarril Baeza-Utiel, inviable en la zona de los túneles champiñoneros». En fin, champiñón, codornices y el ferrocarril fueron la comidilla de todo el mes, y ahora me encuentro —no creí que lo tenía— las declaraciones del Senador de la provincia de Jaén por el partido del Gobierno, que, con grandes titulares en el periódico, decía: «Palos de ciego del PSOE en el asunto del ferrocarril Baeza-Utiel. El organismo competente no es el Ministerio de Transportes, sino la Dirección General del Patrimonio del Estado, Ministerio de Hacienda».

Como verán, la controversia fue muy animada y hubo declaraciones para todos los gustos, lo que demuestra el interés y la sensibilidad de Jaén respecto al problema del ferrocarril Baeza-Utiel.

El señor PRESIDENTE: Ha concluido su tiempo, señor Zarrías.

El señor ZARRIAS JAREÑO: En ese caso, vamos a terminar rápidamente.

Quiero simplemente pedir al señor Ministro que, por favor, este proyecto acabe de una vez para siempre, porque —repito— la provincia de Jaén está muy sensibilizada con este tema. A ver si es posible que el actual

Ministro de Transportes y Comunicaciones sea recordado en Jaén como el principal artífice de esta hermosa y grandiosa realización, que sería la terminación del ferrocarril, por lo menos de Jaén a Albacete. Nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El Senador Prat García, del Grupo Socialista del Senado, tiene la palabra.

El señor PRAT GARCIA: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, no soy un técnico, mucho menos un tecnólogo, y hablar de ferrocarriles en estas condiciones supone, por mi parte, un cierto atrevimiento. Pero los recuerdos se agolpan. Hace muchos años —yo soy de Albacete, aunque me esté mal el decirlo— (*Risas*) tuvo España un Ministro admirable, el único defecto que yo le encontré es que sustituyó una palabra magnífica, «Fomento» por «Obras Públicas». Me refiero a Indalecio Prieto. Él puso por encima de todo el interés nacional con un gran valor y con una gran decisión. Apenas estuvo un año y diez meses de Ministro de Obras Públicas, pero aún se vive de aquella su gestión ministerial. Se vio en el caso, dramático caso, de suspender 23 de los 25 ferrocarriles que se habían programado con un optimismo excesivo en 1926. Ese generoso optimismo (el optimismo siempre es generoso), se quedó limitado, por razones de posibilidades presupuestarias —creo que se disponía de 60 millones de entonces—, al ferrocarril Cuenca-Utiel y al ferrocarril de Soria a Castejón.

Lo sentimos de veras estos albacetenses que teníamos puesta la ilusión de ir a Andalucía, no como las huestes del Marqués de Mondéjar a luchar contra Alen Humeya, sino a través de esa preciosa ciudad de Alcaraz, donde dos torres (una de la Santísima Trinidad y otra no recuerdo el nombre) están frente a frente, peleándose, ejemplo de esa tendencia a pelearse que parece bastante frecuente entre nosotros. Pero al lado está el Pósito y está el Concejo, en la Plaza Mayor de Alcaraz. El Pósito es del siglo XVIII, es Carlos III, y el Consejo es la democracia tradicional. A Alcaraz teníamos que ir en automóvil, por carretera. A mí me tocó el honor de ir con don Miguel de Unamuno, que publicó

luego unos preciosos artículos sobre Alcaraz, pero soñábamos con ir en ferrocarril y atravesar Andalucía en son más pacífico que las huestes del Marqués de Mondéjar y de los hechos del relato de don Diego Hurtado de Mendoza, soñábamos también en ir así a Utiel y a Casas Ibáñez. Yo he viajado a Casas Ibáñez en diligencia, y figúrense SS. SS. lo que supone el avance de la diligencia al ferrocarril.

Todavía no puedo evitar entusiasarme con el ferrocarril, el camino de hierro decían los franceses. Qué duda cabe que significó la Era del vapor algo formidable; pero viene la Era del motor de explosión y la explosión ha acabado, en parte, con el optimismo ferroviario. Lo cierto es que aquel ferrocarril en que se avanzó tanto, quedó suspendido, y se ha sostenido en sus obras de estructura sólo por la parte más económica, que es la parte de la llanura albacetense y quizá un poco más hacia el Sur; lo demás está en suspenso.

El señor Ministro rechazaba las acusaciones electoralista, que no eran acusaciones, sino cosas muy razonables en un Parlamento. Para mí, que se haga el milagro, y lo mismo me da que lo haga el diablo, y no es porque yo llame diablo a S. S., aunque Madrid —y S. S. es madrileño— es la única ciudad del mundo que tiene un monumento al diablo, que es un bellissimo monumento: el monumento al Ángel Caído. Me alegraría mucho que el diablo fuera quien hiciera el milagro, pero que lo haga, porque, como decía mi correligionario Zarrías, con el futuro plan de ferrocarriles nos pasa, como decía don Juan: «Muy largo me lo fiáis». Son dos años, dos años para empezar, y hay algo dudoso, por ejemplo, en la reforma del trazado de Baeza o Linares. A Baeza, que es una ciudad encantadoramente renacentista, me entusiasma ir en ferrocarril, pero voy a Linares también con mucho gusto, porque, naturalmente, espero verlo, ¡a qué menos puedo aspirar!, con el avance de la medicina geriátrica creo que se puede llegar a centenario sin mayor problema.

Lo cierto es que ese ferrocarril es posible sin esa enorme y tremenda dificultad que suponen las disponibilidades presupuestarias. Al dinero le hemos perdido el miedo y hablamos de millones de pesetas con una encantadora sencillez. Pues vamos a aprovechar este va-

lor para que el ferrocarril Baeza-Utiel, ni más ni menos, se construya, aunque le dejemos a Linares cierto privilegio, porque no se trata sólo de una obra local.

Don Indalecio Prieto dejó ejemplos de amplia visión nacional en tantas cosas, como en los enlaces ferroviarios de Madrid, que creo que no se aprovechan como debían y que harían de Madrid un ideal que no se ha conseguido: una estación de paso.

Naturalmente, como soy de Albacete soy de Madrid, porque la condición primera y fundamental para ser de Madrid (me perdonará S. S., señor Ministro, que me parece que es madrileño) es no haber nacido en Madrid (*Pisas*) y me apena que no aprovechemos esos magníficos subterráneos que estaban muy bien concebidos y que ahora empiezan a utilizarse para las cercanías. El que tiene la paciencia de ir en ferrocarril desde Gijón a Cartagena, de recorrer España, tiene que cambiar de estación y no puede hacerlo por debajo de Madrid, aunque yo creo que es por la tentación de ver Madrid, cosa que no está mal.

¿Podemos pensar que es razonable, útil y valeroso construir el ferrocarril Santander-Mediterráneo y resolver esa variante, que me da la impresión de que no está resuelta de si va por Linares, por Vadollano o por Baeza, lo que significaría probablemente un cierto retraso en el plan de ferrocarriles?

Hay muchas razones. Necesitamos crear riquezas en Castilla. La gentil, que se está quedando sin gente; necesitamos que esa riqueza fundamental de nuestros territorios, que son los hombres, no emigren, que se queden allí, y puedan trabajar en la propia tierra, y es posible que uno de los medios —el que siempre se ha usado— sea el de las obras públicas.

No pido algo parecido a lo del Valle de Tennessee, me contentaría con el ferrocarril Baeza-Utiel, con todos los aspectos que puede tener un ferrocarril si somos ambiciosos. Por ejemplo, no sólo la línea ferroviaria, sino crear riqueza en torno a la misma y aprovechar las posibilidades agrícolas, forestales, mineras y humanas que tiene esa comarca.

¿Es imposible soñar con una organización más completa en la que el ferrocarril sea uno de los instrumentos de ese progreso interno? Además de repoblar las zonas del centro te-

nemos la necesidad de abrir caminos a la esperanza de nuestra propia regeneración, económica, social y espiritual, y creo que ese ferrocarril lo representa en gran parte.

Por lo demás, ayer oímos una muy inteligente exposición del señor Ministro de Agricultura sobre las posibilidades de España en la Comunidad Económica Europea, y resultaba que en lo que estábamos mejor era en productos agrícolas; un 60 por ciento tenían magníficas posibilidades y justamente es una zona con recursos agrícolas importantes. Ese ferrocarril podría estimularlas. Además, ahora que estamos volviendo, a veces sin darnos cuenta, al siglo XIII, no está de más que pensemos en aquel elogio que hizo Alfonso el Sabio de España: «España es abundosa de mieses; deleitosa de frutas, sabrosa de leche (¡cuidado!, que aquí la Comunidad Europea nos crea dificultades), llena de venados y de caza (incluso de codornices y perdices), holgada de abundancia de pan, rica en metales, dulce de miel y de azúcar, alegre de azafrán. Aunque sólo sea por la alegría del azafrán, hay que construir el ferrocarril Baeza-Utiel. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: El Senador Ruiz Risueño, del Grupo UCD, tiene la palabra.

El señor RUIZ RISUEÑO: Con la venia del señor Presidente. Señor Ministro, Señorías, es difícil, y así se lo acabo de decir a él, intervenir después de este magnífico parlamentario que es mi ilustre amigo y paisano, el Senador Prat. Yo pido de antemano disculpas a la Cámara si mi intervención no es capaz de mantener la altura de la intervención del señor Prat, y le digo al señor Prat que no está mal declarar que es de Albacete, porque, al menos los albaceteños, nos sentimos muy orgullosos de él.

Muy brevemente, Señorías, para explicar la postura del Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático respecto a la interpelación del Senador Picazo sobre el ferrocarril Baeza-Utiel. No voy a hacer referencia en mi intervención a cuestiones técnicas ni a cuestiones de cifras, y tampoco a consideraciones de orden económico; voy a hacer consideraciones de tipo político, con datos y con hechos concretos, ya que esta Cámara, el Par-

lamento, en definitiva, es una Cámara de confrontación política y en ella se debaten y analizan las distintas posturas que responden, no cabe duda, a una concreta y determinada voluntad política.

En las intervenciones que me han precedido se han dicho muchas cosas, y a veces cosas contradictorias. Se nos ha dicho, por ejemplo, por el Senador por Jaén, que Jaén pide el Baeza-Utiel, y, al mismo tiempo, el Senador Picazo nos decía que estábamos intentando utilizar y abrir en primer lugar la vía de Jaén porque esa vía, desde el punto de vista electoral, era conveniente utilizarla a efectos de Unión de Centro Democrático.

Prescindiendo de este tipo de consideraciones, quiero concretarme en tres puntos, mejor dicho, en varios puntos, porque después de las intervenciones estos puntos se han extendido, han aumentado, y que hacen referencia a esa primera filosofía a la que he hecho alusión.

En primer lugar, quiero agradecer al Senador Picazo su interpelación, y quiero agradecer al Senador Picazo su interpelación no solamente en nombre del Grupo Parlamentario que en estos momentos represento, sino como Senador y Parlamentario que soy por la provincia de Albacete, porque ello me da oportunidad de agradecer públicamente al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones el que, por fin, se haya acometido con valentía, con audacia y con generosidad, algo que es una vieja y legítima aspiración de varias comarcas y de varias regiones. Más de cincuenta años de paciente espera, más de cincuenta años de reiteradas peticiones y solicitudes para abrir esta puerta hacia Andalucía o hacia Levante, según se mire el punto de partida o el punto de llegada, y por primera vez se ha acometido con valentía, como acabo de decir.

Desde 1926 ha habido un Ministro de Obras Públicas que ha sido socialista, que era don Indalecio Prieto, y, sin embargo, el ferrocarril no se terminó. A lo largo de todo este tiempo ha habido opiniones, criterios, estudios, pero, en definitiva, hemos tenido que llegar a 1980 para que se aborde con valentía este problema. Nosotros nos encontramos satisfechos y me imagino que los Senadores Picazo y Prat, como albaceteños, también se encontrarán al

menos medianamente satisfechos de que llegara, por lo menos, hasta Albacete. Y es algo que no responde a una satisfacción personal individualizada, sino que responde a una satisfacción personal y colectiva.

Aquí, desde esta tribuna, muchas veces se ha dicho que el Parlamento vive de espaldas a la calle; yo le pregunto a la Cámara: ¿Qué es lo que en estos momentos dice la calle? ¿Qué es lo que dice la opinión pública en relación a esta actuación de nuestro Gobierno, concretamente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

«Hoja del Lunes», Jaén, después de un análisis de todo el proyecto, concretamente el 14 de septiembre de 1980, dice que lo verdaderamente importante es la confirmación de que un viejo proyecto archivado puede salir adelante.

En el «Diario de Jaén», concretamente en un artículo titulado «La esperanza del ferrocarril», firmado por Jabalcuz, se dice textualmente: «La noticia ha hecho renacer las esperanzas de un viejo proyecto que nació en el año 1926 y que empezó a realizarse en el año 1927 para interrumpirse en los años sesenta».

Lo mismo podríamos decir de diarios de Albacete, como son «La Verdad» y «La Voz de Albacete». En uno de ellos, concretamente el del día 12 de septiembre de este año, se dice: «En plena feria, Albacete recibe el mejor de los regalos. Parece un sueño, pero es una realidad. El ferrocarril Baeza-Utiel, del que habíamos perdido las esperanzas, ha sido tratado a nivel político con eficacia. Aunque parezca mentira, la cosa va en serio».

Incluso un parlamentario socialista, Diputado por la provincia de Albacete, al que se ha hecho referencia aquí, don Antonio Peinado, decía, después de unas consideraciones de análisis político sobre de quién era o no era la baza política, el 12 de septiembre de 1980: «De todas formas —concluía el parlamentario— estamos contentos, porque de una forma o de otra se ha conseguido lo que se pretendía».

Segundo punto. ¿Cuál ha sido el criterio —ya lo ha expuesto el señor Ministro y voy a hacer referencia muy brevemente a ello— que ha tenido en cuenta el Gobierno para dar luz verde a este proyecto? Se ha dicho hasta

la saciedad que no era la rentabilidad económica, era una rentabilidad social, y eso no es un acto de partido, eso es un acto de Gobierno. Ante todas las dificultades económicas, el Gobierno ha asumido su responsabilidad política, y sobre la base de una cuestión fundamentalmente social, tal como ha dicho el propio Senador interpelante, ha acometido con valentía, insisto, esta vieja aspiración, este viejo proyecto.

Una vez asumido por el Gobierno, dos eran las posibilidades: o bien analizar el ferrocarril Baeza-Utiel aisladamente, al margen de toda la red española de ferrocarriles, o bien introducirlo en una visión de conjunto, a través de un Plan General de Ferrocarriles.

Pues bien, el Gobierno, a modo de entender del Grupo Parlamentario de UCD con criterio acertado, ha optado por esta segunda solución. Desde esta tribuna y desde esos bancos muchas veces se ha dicho que el Gobierno ha actuado aisladamente, sin tener en cuenta el planteamiento de conjunto de los problemas, y hoy se tiene en cuenta, precisamente, ese planteamiento conjunto y global del problema, no solamente es el Baeza-Utiel, sino en otra serie de ferrocarriles que integran la red nacional, y esta labor, esta actuación y esta conducta ha sido del Gobierno. Pero es más, también desde esta tribuna muchas veces se dice que el Gobierno actúa a espaldas del Parlamento y en este caso concreto, para presentar el Plan General Ferroviario, el Gobierno, lógicamente, lo va a presentar al Parlamento, y será el Parlamento el que decida y será el Parlamento el que asuma o no asuma la propuesta del Gobierno. Como es lógico, este Plan está abierto y si el Grupo Socialista, el Grupo de Unión de Centro Democrático o cualquier otro Grupo Parlamentario consideran, analizando el planteamiento general ferroviario, que es conveniente para Albacete extender la red desde Albacete hasta Utiel, lógicamente tendrán que ser las Cámaras las que se hagan responsables de este planteamiento.

Por consiguiente, Señorías, creo que la actuación del Gobierno, tanto a nivel del fondo del problema en su resolución definitiva, o, por lo menos, en parte, como en su presentación en cuanto a la forma, es correcta, y nosotros, como Grupo Parlamentario en el

que se apoya, lógicamente la ratificamos y la defendemos.

Se ha dicho que los parlamentarios de Unión de Centro Democrático se reunían con el Gobierno para hacer planteamientos de partido. Naturalmente, como los parlamentarios de UCD no pueden interpelar a su Gobierno o, al menos, no deben, en pura lógica de partido parece admisible que los parlamentarios se reúnan con los Ministros y con los miembros de su Gobierno para cambiar impresiones y para actuar coordinadamente.

Señorías, en cuanto al tema anecdótico del champiñón y de las codornices, lo paso por alto, pero recuerdo, por ejemplo, a los señores socialistas que digan a los Concejales de Villamalea —tengo aquí el acta del Ayuntamiento—, o a su Concejal, que no pida concesiones para la cría de champiñón en la villa de Villamalea.

En cuanto a la baza política, puedo decir que, por supuesto, se trata de una decisión política importante, que es una decisión importante que ha adoptado un Gobierno apoyado por un partido político que se llama Unión de Centro Democrático.

No vale decir que todos los éxitos son éxitos de la oposición, y sólo de la oposición, cuando los hay; y que los fracasos, cuando los hay, sólo son del Gobierno; y no vale decir que, cuando no se actúa, el Gobierno es incapaz y que, cuando el Gobierno actúa, lo hace con fines electoralistas. Nada más, Señorías, y muchas gracias. (*Aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: El Senador Picazo, como interpelante, dispone de cinco minutos para usar de su turno de rectificación.

El señor PICAZO GONZALEZ: Sí, señor Presidente. La verdad es que tanto la intervención del señor Ministro como la del señor Ruiz Risueño, me han dejado este tema a huevo.

No voy a decir muchas cosas por respeto a la Cámara, porque ya se ha hablado bastante. La verdad es que, señor Ministro, con toda cordialidad tengo que decir que no me ha dado respuesta prácticamente a casi nada, y, como vurgalmente se dice, sólo ha hablado de generalidades.

Tengo que decir al señor Ministro que en el año 1978 no tenían ustedes este proyecto preparado. Me alegro mucho que haya salido ya y no me importaría que se anote cualquiera de ustedes este tanto, porque lo importante para los ciudadanos de esta zona es que se haga el ferrocarril. Estoy contento a medias. Desde luego, los regalos de feria son siempre bien aceptados, señor Ruiz Risueño, pero creo que en este caso no hay que agradecer nada al señor Ministro, ni como regalo, porque es en justicia algo que los pueblos de Albacete y Jaén necesitan y merecen.

Quiero recordar al señor Ministro que en mayo de 1979 tengo una respuesta del señor Sánchez-Terán, dada en una sesión de la Comisión de Transportes, en la que decía que no podía tomar una decisión quijotesca sobre este ferrocarril, y lamento desilusionarle. Esto era el año 1979, lo cual significa, señor Ministro, que el tema no estaba ni siquiera preparado.

Además, el propio señor Ministro, que con motivo de la inauguración de la estación visitó Albacete hace muy poco, este año, creo que no hubiera desaprovechado la ocasión si este tema hubiera estado en estudio, como ha dicho el señor Ministro.

Deseo añadir que desde luego técnicamente en el ferrocarril han de hacerse muchos retoques, porque tiene unos radios que no responden a la realidad de la velocidad, tiene unos túneles que han de reforzarse porque se pueden caer.

Efectivamente, la variante de Vadollano creo que es la solución que vemos más coherente, y creo que no hay necesidad de incluir en el Plan General este ferrocarril porque, aunque no poseo las cifras de inversión que el señor Ministro ha manejado, creo que son menores y dentro de los Presupuestos Generales del Estado, a través de las inversiones, caben perfectamente.

Sin embargo, mi compañero el señor Prat ha dicho que el análisis no lo hacían, cuando nos dicen que va a hacerse dentro del Plan General de Ferrocarriles, que llega —según tengo entendido— hasta el año mil novecientos noventa y tantos. Desde luego, no vamos a entretenernos ahora en el análisis del Plan General puesto que el propio señor Ministro

lo presentará en su momento al Parlamento y, llegado ese momento, ya lo harán los correspondientes Grupos.

Quiero decir al señor Ministro, y sobre todo al señor Ruiz Risueño, que en Villamalea no ha sido un socialista el que ha pedido cultivar champiñón, ha sido un alcalde comunista que, desde luego, creo que lo ha hecho sin contar con el Pleno; y supongo que tendrá sus propias razones.

Por tanto, me parece a mí que cuando se dice que se dan planteamientos en el Parlamento habría que recordarles a los parlamentarios de UCD que han estado mucho tiempo callados sobre este tema, porque la verdad es que no tenían muy claro a dónde iban estas inversiones que iban a entrar en este tramo, pero también está claro que no debemos aceptarlo como un regalo de feria, señor Risueño; esto me parece que está claro. Lo que debería haberse producido, desde nuestro punto de vista, es lo que taxativamente se dice en la Orden Ministerial que creaba una Comisión, y es que en vez de ser los parlamentarios de UCD exclusivamente —me parece muy bien a mí que se reúnan por su propia cuenta y riesgo—, decía quiénes formarían parte de esa Comisión: parlamentarios, alcaldes, Cámaras de Comercio. Pero no se ha reunido, señor Risueño, no se ha reunido, señor Ministro, esta Comisión. Por tanto, el tema partidista y electoralista me parece a mí que se ve venir, por lo menos debajo de estos planteamientos.

Quiero decirle al señor Ministro que, a pesar de los pesares, a mí, personalmente, me deja convencido a medias, porque por el tramo Albacete-Utiel, que es el que no se hace y que es el que pasa precisamente por la comarca en que yo vivo, le puedo asegurar que hay cada año muchos millones de vehículos que circulan por la carretera, y que la carretera nacional 322, que es la que le atraviesa, la principal vía de comunicación, está bastante deteriorada y es insuficiente. También la Nacional Valencia-Madrid, pasado el tramo Valencia-Requena, es una carretera muy saturada de camiones. Creo que usted sabe muy bien las dificultades que tiene la carretera, porque creo que algo se está reparando últimamente. Por tanto, bienvenida sea esta parte de la obra.

Señor Ministro valía la pena presentar la batalla por la parte que está sin concluir, me alegro de que yo haya sido uno de los causantes de este debate y de una respuesta satisfactoria a medias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Transportes tiene la palabra para finalizar el debate.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero preguntar al señor Zarrías cómo se puede interpelar al Gobierno porque no decide de una vez para siempre terminar el ferrocarril, si esto es lo que ha hecho. Aquí se está intentando discutir unas cosas porque se tenían preparados los papeles y porque hay que volver a decirlo, ya que realmente lo que el Gobierno ha dicho es exactamente que va a hacer eso y que lo va a hacer incluyéndolo en el Plan General de Ferrocarriles. Se le ha quedado al señor Zarrías vieja la intervención.

Sencillamente no se puede acusar de falta de interés a la Administración sobre un tema cuando después de estudios serios, difíciles, que han ponderado unos datos y otros, efectivamente se toma una decisión que es lo que se dice que no había. Pues ahí está la decisión tomada. ¿Cómo se puede decir que si fuera otra región ya se habría hecho, cuando sabe el señor Zarrías que hace años que no se hacen ferrocarriles en España?

Al señor Prat quiero decirle que yo he intentado siempre hacer prevalecer el interés nacional, que es el que debe prevalecer en estos casos, y veo, efectivamente, que su ejemplo es claro y sus palabras sobre lo que debe ser el interés nacional. Sobre ese optimismo excesivo, al que ha calificado de generoso, le diré que el optimismo, si es excesivo, pasa lo que después ocurre que pasan decenas de años sin que lo previsto se pueda cumplir. También éste es un acto de optimismo, pero reflexivo, muy corto, mucho más de lo que nosotros querríamos.

A mí me gustaría muchísimo decirle al señor Picazo que nos vamos a extender también hacia arriba, para satisfacerle, pero no podemos, no se puede en absoluto; en este

momento es completamente imposible y sería no solamente un optimismo excesivo, sino una afirmación imposible en estas circunstancias, y no tengo por costumbre, para dar satisfacción, decir cosas que después casi seguro no se van a poder cumplir.

En cuanto al tema del Plan General de Ferrocarriles, señores, no es para largo. Me he referido a cuándo vamos a intentar que se apruebe este Plan de Ferrocarriles, a cuándo van a empezar las obras, o por lo menos, las adjudicaciones y contratos. Con los datos en la mano, ustedes podrán decir que les parece bien o mal, naturalmente, pero con los datos y con la contabilidad de Renfe en la mano eso no se puede hacer con los ingresos normales, en absoluto, y por eso es por lo que vamos a intentar —aquí ya se ha repetido— que se apruebe este Plan, para que se pueda hacer lo que podemos y todos deseamos.

Al Senador Picazo quisiera decirle que si andar por las ramas es, sobre una cosa de la que se lleva hablando más de cincuenta años, venir a dar contestación, no aquí, sino hace ya semanas en otro lugar, y aquí ratificarla, pues no entiendo en absoluto lo que es andar por las ramas. También creo que al señor Picazo, como es natural, y como su interpelación es de mayo de 1980, algunas cosas se le han quedado anticuadas y no las ha actualizado como consecuencia de las últimas noticias.

Quiero terminar diciendo que espero que no va a ser el diablo el que va a empezar —lo mismo decía el otro día del Santander-Mediterráneo— el ferrocarril que una Levante con Andalucía. Espero que va a ser el Gobierno actual, eso sí, un Gobierno de Unión de Centro Democrático, que para algunos puede tener la imagen que ellos vean, pero que va a ser el Gobierno actual, el Gobierno de Unión de Centro Democrático, como consecuencia de haber ganado las elecciones del año 1979, el que va a empezar esto, y que después lo termine el que lo tenga que terminar.

Nada más.

CONOCIMIENTO DIRECTO DEL PLENO DE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— PROPOSICION DE LEY RELATIVA A REGIMEN LABORAL Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DE GUINEA ECUATORIAL RESIDENTES EN ESPAÑA.

El señor PRESIDENTE: El punto quinto del orden del día (conocimiento directo del Pleno de proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados) contiene dos proposiciones de ley, la primera de ellas, relativa a régimen laboral y de la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», de fecha 2 de octubre de 1980. Como no se han presentado enmiendas a esta proposición de ley, en aplicación del artículo 82 del Reglamento se ha procedido a su inclusión directa en el orden del día del Pleno de la Cámara. Como es sabido, procede que intervengan los portavoces de los Grupos Parlamentarios que deseen hacerlo.

¿Señores Senadores que deseen hacer uso de la palabra en este turno? (*Pausa.*) Anoto los nombres de los Senadores Morán y Nieves.

El Senador Morán, del Grupo Parlamentario Socialista del Senado, tiene la palabra.

El señor MORAN LOPEZ: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, muy brevemente, para congratularnos de que una iniciativa tomada en junio de 1979 por el Grupo Parlamentario Socialista haya conducido a la aprobación, primero por el Pleno del Senado y luego por el Congreso, de un texto sencillo, pero que viene a reparar una situación de notoria injusticia: aquella en que se encontraban los guineanos nacionales, los guineanos domiciliados en España, residentes en España, cuyos derechos laborales no se equiparaban a los establecidos en la Ley de 118/1969, para los hispanoamericanos.

Pero antes quiero señalar también que parece una práctica irrenunciable que aquellas proposiciones de ley iniciadas en el Senado,

que han sido aceptadas por el Congreso y que vuelven a esta Cámara, sean objeto de algún debate, en coherencia con el origen del texto, puesto que se trata de un derecho legislativo, o colegislativo que tiene esta Cámara, porque es congruente que una vez terminado el proceso lo consideremos, lo matemos, porque realmente las Cámaras no tienen una mera función legislativa de aprobación de leyes, sino también de profundizar en los problemas y de situarlos. Y también porque esta Cámara (que está hambrienta, y justificadamente, de competencias; Una Cámara que declina en su actividad y que tiene progresivamente cada vez menos eco en la opinión pública, hasta el punto de que la construcción constitucional bicameral va perdiendo sentido) no renuncie a agotar todas las posibilidades de profundizar en todos los temas y, a mayor abundamiento, en aquellos que han surgido de la propia Cámara.

La idea surgió en una interpelación, el 26 de junio de 1979, y desde entonces ha transcurrido más de año y medio. En junio de 1979 Guinea estaba sometida a un régimen de dictadura, a un régimen de terror de todos conocido, y cuando nosotros, conscientes de la deuda histórica de España con el pueblo guineano, planteamos al Ministro de Justicia en aquel momento el tema por una parte de la nacionalidad de los guineanos que nacieron antes del 12 de octubre de 1968 y, por otra, y complementariamente, la situación laboral de los nacionales guineanos, se nos hicieron unas distinciones entre el carácter o los títulos de estos ciudadanos guineanos y los de los sudamericanos, distinciones que, como tuve ocasión de señalar en aquel momento, se asentaban en una serie de prejuicios culturales respecto al pueblo de Guinea.

Más tarde, el 13 de septiembre de 1979, presentamos en esta Cámara la proposición de ley. En el entretanto había ocurrido en Guinea el golpe del Teniente Coronel Obiang y se había producido también un repentino entusiasmo en España por las cuestiones guineanas. Asimismo se habían producido espectacularmente una serie de promesas de ayuda, de cooperación técnica con Guinea, el viaje del Secretario de Estado para Asuntos Exteriores y el envío —y nosotros aplaudimos

entusiásticamente— de auxilios al pueblo guineano. Pero quiero señalar que, no obstante este entusiasmo y no obstante esta pretendida explotación de la ayuda española a Guinea, ha transcurrido desde el 13 de septiembre de 1979 hasta hoy más de un año sin que hayamos sido capaces, a través del sistema legislativo, de corregir esta injusticia comparativa en que se encontraban los guineanos. Unos tres mil o cinco mil ciudadanos guineanos que habitan en nuestro país y que se encontraban, y se encuentran hasta ahora, hasta la aprobación de la ley presumiblemente, en unas dificultades enormes para encontrar trabajo, siendo, sin embargo, el gran depósito de confianza, de comprensión y de colaboración entre España y Guinea.

Un poeta africano, hablando de Francia y de una situación distinta y, por decirlo, con todo favorable comparativamente a la que se encontraban hasta ahora los guineanos, Senghor, decía: «Sobre todas las naciones, Señor —invocando al Altísimo— protege a la Francia y perdona a Francia, que dice bien la línea recta, pero que transita por senderos oblicuos».

Esta es una situación típica de las potencias coloniales o ex coloniales que no se desposeen de ciertos prejuicios que se han ido creando en la Historia y que tratan a sus súbditos, a los nacionales de los países que estuvieron bajo su tutela, con paternalismo o con una serie de prejuicios y de recelos injustificados.

Cuando se discutió en esta Cámara por primera vez la situación de los guineanos y nosotros recomendamos y pedimos esta proposición de ley, que luego formalizamos, se nos dijo que había el gran peligro de que los ciudadanos guineanos en una situación económica débil se trasladasen a España y compitiesen en un mercado de trabajo saturado y con un paro creciente. Sin embargo, este prejuicio o cautela se ha perdido en el texto de la ley que nosotros admitimos y apoyamos, al considerar que la igualdad de derechos está limitada o se aplica a los que residan y se encuentren legalmente en España. Y estos dos términos, «residan y se encuentren legalmente en España», abre la incógnita que yo espero se aclare, disipando todo recelo de cómo va a ser aplicada esta ley. Porque no ol-

videmos que la ley de 1969, que otorgaba los mismos derechos a los hispanoamericanos y latinoamericanos, está vigente y, sin embargo, a través de una serie de aplicaciones en cuanto a las dificultades en la renovación de los permisos de residencia, la situación de los latinoamericanos no es exactamente igual a la de los nacionales españoles.

Tres mil o cinco mil guineanos residentes en España, entre los cuales están aquellos que son probablemente los cuadros futuros de aquel país.

Con ocasión también de la discusión dos veces en esta Cámara de este tema, yo adelantaba que el futuro de Guinea y, por decirlo todo, la fe en el régimen actual guineano, estará avalada, se verá que está basada en algo sólido, en unos supuestos también sólidos, positivos y democráticos, en la medida en que el nuevo régimen sea capaz de asimilar a los guineanos formados en España. Desde el golpe de Estado del Teniente Coronel Obiang pocos han sido los guineanos residentes en España —y todavía menos aquellos de formación universitaria— que han vuelto a Guinea y han sido reintegrados en la sociedad guineana. Hay una tendencia a no volver a Guinea porque el régimen que se está configurando en Guinea cierra sus puertas a aquellas personas formadas en España y formadas en un momento de tránsito político en España, tránsito que se ha desarrollado bajo el signo de la democratización.

La situación de los guineanos que estaban sin derechos laborales equiparables a los españoles en España es a todas luces realmente lamentable. Los que hemos tenido, por razones profesionales, contacto con la realidad guineana, sabemos que el índice de criminalidad, de pequeños delitos de estos nacionales guineanos es alto; sabemos que el índice de prostitución de las muchachas guineanas es muy alto —solamente hay que visitar ciertos bailes en Madrid—. Es necesario sanear esta relación, porque la relación de España y Guinea, señores Senadores, no pasa por grandes declaraciones de tipo grandilocuente y retórico sobre el carácter de nación hispánica, de pertenencia de Guinea a la comunidad hispánica; pasa por algo más sencillo, pasa por una asimilación del guineano en Es-

paña y por un respeto religioso también a los españoles que trabajan en Guinea.

La crisis de 1969 fue precedida por una inadaptación de los españoles que residían en Guinea a la situación guineana en aquel momento, tanto como por la discriminación que iban sufriendo por parte del nacionalismo guineano.

Una vez más hay que advertir, con el poco eco que tienen estas cosas en esta Cámara, que si España no es capaz de establecer unas relaciones serias, correctas, naturales, modestas, pero respetuosas de la situación guineana, más tarde o más temprano se definirá de nuevo el nacionalismo guineano, que es el único motor de la vida del pueblo guineano, no en la tarea de construcción política y económica del país, sino frente a España.

Tenemos ahora la posibilidad de celebrar las dos partes de la Cámara, los dos partidos o Grupos Parlamentarios, la aprobación de esta ley, y tenemos también ocasión de advertir que nuestra vigilancia será constante respecto a la aplicación de estos principios.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario de UCD, tiene la palabra el Senador Nieves.

El señor NIEVES BORREGO: Señor Presidente, Señorías, los temas que se someten a debate en esta Cámara puede tener una doble motivación: o una motivación sobre el fondo del texto que aquí se discute o se trae a debate, o bien una consideración o un examen de la tramitación que puede haber seguido ese proyecto o proposición de ley.

He escuchado al Senador Morán con toda atención y el Senador Morán nos indica que esta Cámara tiene poco eco y que hay que tratar los temas en profundidad. Pero, Senador Morán, yo creo que el eco que no tiene la Cámara, si es que no lo tiene, dependerá de nosotros, de nuestra conducta y nuestra actitud, más que de otras cosas, y no creo que se adelante nada con volver a tratar en profundidad un tema como el que aquí en este momento nos trae, que en su fondo ya fue examinado por esta Cámara, que ha pasado por el Congreso, que no ha sufrido ninguna modificación y que viene a esta Cámara sin

ninguna modificación. Es evidente que poco o nada se puede agregar sobre un tema profundamente debatido ya. Es posible que la falta de eco nazca del carácter repetitivo de nuestras intervenciones.

Yo quería consumir aquí un turno no sobre ese fondo, que ya ha quedado plenamente debatido, como he dicho, sino sobre el tema de qué es lo que está pasando con la tramitación de las proposiciones de ley. Señores, éste es un tema de una gran trascendencia, que ha implicado un profundo problema en la concepción de las Cámaras.

Las proposiciones de ley que se han iniciado en el Senado han seguido todas la misma tramitación, que ha consistido en la presentación de la proposición por un Grupo Parlamentario o 25 Senadores; debate en el Pleno sobre la admisión a trámite de dicha proposición, pasó a la Comisión correspondiente, plazo de enmiendas, informe de la Ponencia, dictamen de la Comisión y vuelta nuevamente al Pleno de la Cámara para que ésta admitiese la proposición, para que tomase en consideración la proposición, que es la terminología exacta que establecen los artículos 97 y 98 del Reglamento provisional. Para esto se ha seguido el procedimiento indicado en los dos citados artículos y las normas que la Presidencia dictó como complementarias para la tramitación de las proposiciones de ley en el Senado.

Pero luego pasa la proposición a la otra Cámara, y así sucedió con la primera de las que de esta Cámara pasó, que fue la proposición de la distribución de un fondo de 20.000 millones para compensar desequilibrios interterritoriales, que después volvió nuevamente a esta Cámara y que no la llegó a considerar otra vez y se aprobó definitivamente sin nueva entrada en examen y debate. Pero estas dos últimas proposiciones resulta que han venido a esta Cámara porque el presidente de la Cámara Baja las envía con un oficio en el que dice que se remiten al Senado a efectos de lo prevenido en el artículo 90, 1, de la Constitución, artículo 90, 1, de la Constitución que se refiere a los proyectos de ley y no a las proposiciones de ley.

Es evidente que esta situación obliga no a hacer conclusiones, pero sí a establecer una serie de precisiones.

Primera precisión. No se puede admitir que el Presidente de la Cámara Baja se atribuya la facultad de intérprete de la Constitución, por una razón muy sencilla: porque es una facultad que, evidentemente, no le compete. Por tanto, aquellos temas que sean de competencia de esta Cámara o bien se regulan y se establece su interpretación a más altas instancias, o bien se regula de conformidad entre ambas Cámaras. Pero asimilar las proposiciones de ley a los proyectos de ley, asimilando el artículo 89 de la Constitución al artículo 90, 1, de la misma sin que exista esa previa conformidad o esa previa interpretación, no nos parece admisible.

Segunda precisión. No nos parece igualmente admisible que el Presidente de la Cámara Baja, en intervención ante el Pleno de la misma, haya dicho cuál debe ser la regulación que deben seguir las proposiciones de ley en el Senado, y esto por una razón muy sencilla: porque es una Cámara en la que, respecto a sus atribuciones internas y a la forma de funcionamiento, no tiene ninguna competencia.

Punto tercero. Por el sistema que aquí se acaba de inaugurar, que consiste en que las proposiciones de ley que el Senado inicia y que ha examinado con plenitud, vayan después al Congreso, que las examina con igual amplitud, y vuelvan nuevamente a esta Cámara por el camino del artículo 90, 1, si lo que se quiere es poner de manifiesto una cierta irracionalidad en la conducta del Senado, no nos parece de recibo. Y esto por una sencilla razón: porque la irracionalidad, si existe, no existe en esta Cámara, sino en la otra Cámara al remitirnos nuevamente este proyecto de ley.

Ya dijo en unas declaraciones nuestro portavoz que estábamos en peligro de que esta Cámara se convirtiera en una Cámara de reestreno. Si establecemos este trasiego legislativo, no creo que sea ya de reestreno, desgraciadamente, sino de un cine de sesión continua en el que se darán pases de proposiciones de ley de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España a las cinco, siete, nueve y once de la noche. Pido perdón a Sus Señorías por esta broma incidental, pero creo que es expresiva de lo que aquí quiero decir.

Cuarta precisión. El artículo 89 de la Constitución dice taxativamente que las proposiciones de ley del Congreso y del Senado se regularán por los Reglamentos de ambas Cámaras, y en una interpretación estrictamente lógica, quiere decir que las proposiciones de ley del Congreso las regulará internamente el Congreso y las proposiciones de ley del Senado las regulará internamente el Senado. Esto es exactamente lo que nosotros queremos y lo que nosotros pretendemos, y nada más que eso.

Quinta y última precisión, también de la mayor importancia. Se está intentando, para mantener la conducta y la postura que aquí nosotros no compartimos, como digo, decir que es que el Senado (lo importante respecto de él en la Constitución) es una Cámara de segunda lectura y, Señorías, esto no es verdad, porque no siempre es el Senado una Cámara de segunda lectura. Se olvida en cambio algo que es mucho más importante, que sí establece el artículo 90 de la Constitución, y que no es que el Senado sea una Cámara de segunda lectura, sino que la última palabra en los procedimientos legislativos corresponde en definitiva al Congreso. Eso sí es importante y por eso nosotros creemos que ese sistema garantiza que una proposición de ley iniciada en el Senado y debatida en profundidad en el Senado, una vez que el Senado la envía al Congreso y que el Congreso, con igual profundidad, la aprueba, ahí se ha terminado el «kiter» legislativo. No es necesario que vuelva más aquí, puesto que realmente las dos Cámaras, que son colegisladoras, la han contemplado en profundidad y el Congreso ha dicho la última palabra, que es lo que dice el artículo 90, 1, de la Constitución y que realmente me parece mucho más importante que el distinguir entre Cámaras de primera y de segunda lectura.

Por tanto, nuestra postura en este caso, para ser estrictamente lógicos y coherentes, debía ser la abstención de pronunciamiento sobre estas proposiciones de ley que aquí vuelven. Sin embargo, como entendemos que el contenido de las mismas es enormemente importante y no queremos de ninguna manera crear una guerra entre Cámaras (la cual el Presidente del Senado la ha evitado cuidadosamente con su prudencia y cautela, pues al

enviar nuevamente esta proposición a la Comisión y luego al Pleno no ha aludido para nada al artículo 90, 1); como, decimos, no queremos crear ni contribuir a esa guerra y creemos que la aprobación de estas dos proposiciones es importante, vamos a votar a favor, pero hacemos dos precisiones importantes. La primera precisión es que no admitimos que esta votación cree un precedente en la materia, y la segunda y fundamental es que creemos que la regulación de las proposiciones de ley del Senado se tiene que dar por la regulación que establezca la propia Cámara. Será la que establezca esta Cámara; no será ni la Presidencia del Senado, ni la Mesa del Senado, ni la Comisión de Reglamentos, sino que será esta Cámara la que dará la regulación de sus proposiciones de ley. La regulación interna de las proposiciones de ley corresponde, en exclusividad, a esta Cámara.

Comprendo que esta postura es difícil, pero, como todos los objetivos difíciles, hay que conseguirlos pausadamente, con transigencia y tenacidad. Frente a la terca intransigencia de algunas posturas, nosotros levantamos la bandera de la posibilidad, y la posibilidad, Señorías, no es más que esa iniciativa de proposición que nace del escrito de 25 Senadores o de un Grupo Parlamentario se convierta en iniciativa de la Cámara por algo, por algún trámite, y no queremos que ese trámite sea simplemente su consideración de admitirla en bloque o rechazarla en bloque. Queremos que se pueda debatir con alguna profundidad, con el fin de que la iniciativa de 25 Senadores o un solo Grupo Parlamentario se convierta en iniciativa del Senado. No queremos más que eso y, por tanto, creemos que la regulación que aquí estamos defendiendo puede ser la correcta. Podemos estar equivocados, pero creemos que puede ser la correcta o que puede ser la base para una regulación correcta.

No admitimos y no creemos que ante estas situaciones nuestra postura deba ser la de quedarnos tranquilamente parados contemplando tristemente, a la vera del camino, cómo se va devaluando la Cámara, pensando que éste es un proceso inevitable. Señores, no hay nada inevitable y por eso nosotros, frente al sistema de muchas personas que no creen o creen que esto es un naufragio

inevitable, levantamos la bandera de que aquí podemos luchar y de que aquí debemos todos trabajar para defender la autonomía y los derechos de la Cámara.

Muchas gracias a todos. (*Aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: Se somete a votación la proposición de ley a que se ha referido el debate. Si no hay inconveniente, será votada en su conjunto. (*Pausa.*) ¿Se aprueba la propuesta de la Presidencia de que sea aprobada por asentimiento de la Cámara? (*Pausa.*) Queda aprobada definitivamente por las Cortes Generales la proposición de ley relativa al régimen laboral y de la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España.

— PROPOSICION DE LEY DE CAMBIO DE DENOMINACION DE LA ACTUAL PROVINCIA DE LOGROÑO POR LA DE PROVINCIA DE LA RIOJA.

El señor PRESIDENTE: Pasamos a debatir la proposición de ley relativa al cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de La Rioja, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» del día 2 de octubre pasado. ¿Turno de portavoces, puesto que no se ha presentado ninguna enmienda? Anoto al Senador Laborda y al Senador Nieves Borrego.

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista del Senado, el Senador Laborda.

El señor LABORDA MARTIN: Señor Presidente, Señorías, para manifestar que nuestro voto va a ser favorable a la proposición de ley que se nos somete procedente del Congreso, pero, puesto que aquí se han hecho algunas manifestaciones por parte del Senador Nieves Borrego, yo también quisiera dar un juicio sobre nuestra posibilidad, sobre nuestros planteamientos y, si me lo permite el Senador Nieves Borrego, dar también un juicio acerca de sus propias manifestaciones, no solamente sobre el problema que él ha planteado.

Creo que en esta tarde se han planteado dos problemas. El primero es el supuesto de

un dictamen del Pleno del Congreso que coincide con el texto que el Senado tomó en consideración en un determinado momento. Y hay un segundo problema que se va a plantear dentro de unos minutos, que es cuando el Senado piense tomar en consideración un texto que ya ha sido adoptado por el Congreso, y me estoy refiriendo al problema planteado para la toma en consideración de la proposición de ley de estatalización del Consejo de Administración de Minas de Almadén y Arraíyanes.

En el primer supuesto, nuestro criterio —va por delante y esto se verá en la discusión reglamentaria— no es contrario a que podamos crear normas para regularlo, pero también tengo que afirmar que, en principio —y lo ha dicho mi compañero Morán— nuestro criterio es proceder como estamos procediendo habitualmente, porque el ejemplo del crédito de los 20.000 millones no es comparable a éste, puesto que de alguna manera la iniciativa fue del Congreso en aquella ocasión y, aunque nosotros protestamos, porque no se entendía que aquello fuera el Fondo de Compensación, sin embargo, creemos que en el Reglamento habrá de arbitrarse un procedimiento específico para esa competencia que la Constitución nos da, que es el reparto del mencionado Fondo.

Nosotros creemos que en ese primer supuesto, como en el que estamos ahora tratando, aun cuando sea exactamente igual el texto que nos devuelve el Congreso que el que había sido tomado en consideración, un Grupo puede y debe tener derecho a manifestar en su turno correspondiente las opiniones que le merezcan, que no tienen por qué ser forzosamente una repetición de las que se expusieron en otro momento, porque hay procesos temporales —hemos estado hablando un año en el caso del tema de Guinea— que obligan a hacer determinadas matizaciones, pues de lo contrario supondría también que, sin necesidad, un Grupo se viera en la obligación de enmendar y, por tanto, diríamos, de prolongar el procedimiento —y piensen ustedes que aquí está el problema de una minoría y el problema de las minorías debe tenerse en cuenta— para poder manifestar su opinión. Además, hay otro supuesto. Vamos a suponer que un Grupo se abstie-