

EL AGUA

y la solidaridad interterritorial

En la reciente Cumbre contra el Hambre promovida por la FAO y desarrollada en Roma en días pasados, uno de los temas tratados fue el agua. Hablar de agua significa hablar, en el mundo de los países en vías de desarrollo, de hambre o lo que es lo mismo, de miseria o de solidaridad. Hablar de agua en el mundo desarrollado, en la España de hoy, no significa hablar de hambre, pero sí, aquí también, de solidaridad.

No existe en Europa otro país con mayores desequilibrios hidrológicos entre cuencas como España. Por eso el problema de una más justa distribución de este escaso y preciado recurso viene de muy atrás. La España ilustrada de Carlos III impulsó a través del artículo LXXIV de la Instrucción Reservada los canales de riego y de navegación; aquel artículo fue el origen de la Acequia Real del Júcar, del Canal de Tauste, de la terminación del Canal Imperial de Aragón —obra que une en una histórica realización a Fernando el Católico, al emperador y a Carlos III— el Canal de Castilla, el acueducto de San Telmo, la acequia Real de Alcira, o el diseño del Canal de Albacete. La preocupación por el agua fue una constante entre nuestros ilustrados. Más de una vez he recordado la carta del valenciano D. Gregorio Mayans a D. Diego de Nava en que dice: *“la frecuencia de las malas cosechas de las Castillas depende de la falta de agua. Si se aprovecharan de las que Dios les ha dado en los ríos i (sic) las fuentes, la atmósfera se humedecería más..., i las lluvias serían más frecuentes.”*

Será bajo otro rey, Alfonso XIII, cuyo centenario de su proclamación real celebramos con poca gloria y demasiado olvido, ciertamente, este año, cuando se reanude la preocupación por las cuentas desfavorecidas. Y es precisamente ese año, 1902, cuando se aprueba el primer Plan Nacional de Obras Hidráulicas, en el que tanta influencia tuvo D. Rafael Gasset y las ideas regeneracionistas. Más tarde el Plan de 1933, de Lorenzo Pardo, en la Segunda República, vuelve sobre el camino, que proseguirá en tiempos de Franco y que se consumará ya en el actual reinado de D. Juan Carlos I, con la aprobación del Plan Hidrológico Nacional y más recientemente con el Plan Nacional de Regadíos, cuyas inversiones conjuntas previstas alcanzan la considerable cifra de unos 24.040.484,16 de euros.

Nunca, repito nunca, España ha conocido unos planes de infraestructuras tan ambiciosos en plazos y cifras como los descritos y ya aprobados, a los que hay que sumar, por su trascendencia los protagonizados desde el

Ministerio de Fomento para carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y puertos y tan dominados por la solidaridad interterritorial. Cuales quiera de estos tres planes justificarían a más de un Gobierno en cualquier país del mundo; y no podrán volver a repetirse, o será prácticamente imposible, el día en que la UE-15 se amplíe hacia el este y los fondos estructurales y de cohesión europeos tengan otros destinatarios más necesitados, con los que también habrá que practicar la solidaridad.

Saber establecer prioridades en un presupuesto es, probablemente, una de las mayores dificultades de un gobierno. Hacerlo con un presupuesto equilibrado es aún más difícil. Pues a la hora de enfrentarse a la crucial decisión de en qué debemos invertir, todo parece tener un mismo nivel de necesidades. Y desde luego cada ministerio trata de que lo “suyo” sea prioritario frente a lo de los demás. Por eso Jovellanos afirmaba que: *“Más si su celo (el del Gobierno) es necesario para emprenderlas (todas las obras), también lo será su sabiduría para asegurar la utilidad; siendo imposible hacerlas todas a la vez es preciso emprenderlas ordenada y sucesivamente y como tampoco sea posible que todas sean igualmente necesarias ni igualmente provechosas es claro que en nada puede brillar tanto la sabia economía de un gobierno, como en el establecimiento del orden que debe preferir unas y posponer otras”.*

Determinadas regiones de España no podrían continuar su desarrollo agrario en los sectores de mayor valor añadido, turístico en las regiones de mayor demanda exterior, industrial en sectores de menor consumo, demográfico, etc. Sin estos planes, que además se están convirtiendo en un elemento de fuerte dinamización del sector constructor, en un momento en que la economía europea y con ella la española, aunque en menor medida, están siendo afectadas por una cierta desaceleración. Sobre ello se han concentrado críticas, inevitables en toda acción humana, pero es indudable que eran necesarias. El tiempo situará estos programas en su justa dimensión.

JAIME LAMO DE ESPINOSA
Catedrático de la UPM