

MANUEL MIRÓN



**RADIOGRAFÍA
DEL TRASVASE
TAJO-SEGURA**

CONTIENE **DVD**
PROGRAMA TVE
"LA CLAVE"
DEBATE "TRASVASE TAJO-SEGURA"
JULIO 1980

MANUEL MIRÓN LÓPEZ

(Albox-Almería, 1940)



Es ingeniero de Caminos Canales y Puertos desde 1964, año en el que se incorpora a la Confederación Hidrográfica del Segura. En 1967 pasa a la Comisaría de Aguas, organismo que, en 1985, se integra en la Confederación Hidrográfica en cumplimiento de la nueva Ley de Aguas. En 1994 es nombrado Jefe de Área de Explotación del Regadío Tradicional y pocos meses después Director Técnico de dicho Organismo. En 1996 pasa a ser Jefe de la Oficina de Planificación Hidrológica, cargo que desempeña durante ocho años en los que se aprobaron el Plan de Cuenca del Segura, el Libro Blanco del Agua y el Plan Hidrológico Nacional. En 2004 es nombrado Jefe del Área de Gestión Económica y Financiera hasta 2010, año en que se jubila. Fue en esos últimos quince años de actividad administrativa que tuvo contacto directo con el trasvase en su faceta económica. Primero en el período 1996-2000 en el que se negoció y se modificó la fórmula concesional que fijaba el precio que había que pagar a Unión Fenosa por la elevación del agua desde el Tajo. Y en segundo lugar, en su puesto de gestión económica, 2004-2010, puso al día las cuentas del trasvase, incluidos los cinco años, 2005-2009, con restricciones por sequía, dando como resultado que las cuentas de la Confederación pasaron de tener un déficit de 25 millones de euros a un superávit de 30 millones. Todo eso, unido a sus inquietudes literarias y sus ansias de investigación han dado como resultado esta publicación, la más completa hasta ahora, sobre tema tan controvertido.



**RADIOGRAFÍA
DEL TRASVASE
TAJO-SEGURA**

MANUEL MIRÓN

*A todos los que plantearon, impulsaron y colaboraron
a que esta infraestructura hidráulica fuese una
realidad. Muchos de esos nombres están mencionados
a lo largo y ancho de este relato. Si alguien echa en
falta a alguno, mis disculpas y mi reconocimiento.*

PRÓLOGO

Antecedentes

Es verdad que la idea de traer agua de otras cuencas, a la del Segura, viene de muy lejos, de hace siglos; seguramente el intento más conocido sea el de traer agua desde los ríos Castril y Guardal datado, nada menos, que en la época de los primeros Austrias (Carlos I y Felipe II) que fue desechado por la carencia de medios y su dudoso éxito pese a que más tarde, en los siglos XVIII Y XIX, al socaire de la Ilustración, España acometió obras de la envergadura del Canal de Castilla o el Canal de los Monegros pero el trasvase Tajo-Segura, tal como lo conocemos, es hijo del *Regeneracionismo* surgido como reacción a la decadencia española que, tras un calamitoso siglo XIX, culminó con la pérdida de Cuba, Guam y Filipinas, a manos norteamericanas, en 1898. Como “guinda”, el gobierno conservador de Silvela vendió, en 1899, las islas Marianas, Carolinas y Palau a Alemania por veinticinco millones de pesetas: estupendo negocio.

Eran tiempos convulsos agravados por la interinidad que determinaba la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena, hasta 1902, por la minoría de edad de su hijo Alfonso XIII. Aquella situación propició un movimiento ideológico que se acabó denominando *regeneracionismo* y que afectó a la vida política de España influyendo tanto a izquierda como derecha, lógicamente de distinta manera aunque, todos, con el denominador común de volver la mirada al interior del país y concentrar esfuerzos en sacar a flote todo su potencial.

Socialistas y republicanos miraban a Europa, mientras monárquicos y extrema derecha tenían una visión más “africanista” soñando, tal vez, con reverdecer laureles imperiales pese a que el papel de España en la conferencia de Berlín de 1885 (donde las potencias europeas se repartieron África) fue marginal.

A la luz de la Historia, no sorprenden las palabras de Joaquín Costa, el más señalado regeneracionista, diciendo que había que “desafricanizar y europeizar

España” (y eso que no llegó a vivir el desastre de Annual) y que lo adecuado era dedicar al propio país la atención y los esfuerzos que, en un pasado reciente, se habían dilapidado a lo largo y ancho de un vasto imperio del que se llegó a decir que, en él, “nunca se ponía el sol”.

También fue Joaquín Costa el que definió la fórmula “escuela, despensa y siete llaves al sepulcro del Cid” y, ahí, es donde conviene fijarse a la hora de abordar el contenido de este libro: en la “despensa”, porque Costa, buen aragonés, pensó que en España habían tierras y campesinos suficientes para dar de comer a todo el país. Y, aquí, nueva controversia entre un pensamiento más tradicional, que apostaba por la vía “atlántica” y el cultivo de cereales, y otro pensamiento más futurista, que incluía al propio Costa, que apostaba por la vía “mediterránea” y la hortofruticultura.

Para desarrollar esta opción había que abordar el problema de cómo dotar de los recursos necesarios al levante y el sureste español donde el clima era idóneo, las tierras eran de gran calidad edafológica y, no es cuestión menor, había un saber hacer (*know how* dice el repipi) que venía de siglos atrás. O sea no era necesario llevar colonos. Así que había de todo, bueno, de todo menos agua en sus muy irregulares cursos fluviales.

Esta realidad, planteaba un reto mayúsculo como era el de localizar los recursos necesarios y cómo llevarlos a estas tierras. No se olvide, yo creo que ocurre a menudo, plantear las cosas en su contexto: estamos en una España, a principios del siglo XX, empobrecida, semi-analfabeta y desmoralizada. Ni los conocimientos, ni la economía, ni las circunstancias políticas y sociales eran, ni de lejos, parecidas a las de un siglo después. Ni en España, ni en el resto del mundo.

En ese ambiente es en el que hay que valorar el trabajo de unos ingenieros de caminos como Félix de los Ríos y Manuel Lorenzo Pardo o, el recordado en este libro, Clemente Sáenz García y tantos más que acabaron por convertir a España en una potencia mundial en materia de ingeniería hidráulica. Valga, como anécdota que la China de Mao encargó su planificación hidráulica a José Torán Peláez (sí, el del Cenajo, sí) cuando ni existían relaciones diplomáticas. Manuel Mirón, menciona en este libro bastantes nombres más que a la sociedad no convendría arrumbar en el olvido. Ni que decir que en aquella época, al margen de las mejoras de la regulación y la eficiencia, la manera de aportar caudales a zonas secas eran los trasvases.

El trasvase Tajo-Segura, recibió su respaldo fundacional de la II República y, más concretamente, del ministro socialista Indalecio Prieto Tuero que es quien

puso a los mandos de la empresa a Manuel Lorenzo Pardo con quien alcanzó un enorme grado de entendimiento, incluso simbiosis. Ambos comparecieron, el 26 de febrero de 1933, en el teatro Monumental de Alicante para presentar “Las directrices de una nueva política hidráulica y los riegos de Levante” donde el elemento fundamental era el trasvase Tajo-Segura. Fue un acto del que, naturalmente, también se hace eco este libro.

El grado de simbiosis, al que antes aludía, era tal que, llegado el momento de los discursos y ante la afonía de Lorenzo Pardo, el ministro no dudó en tomar las notas del ingeniero y leerlo él personalmente. Fue, en su propio discurso, en el que Indalecio Prieto pronunció aquellas premonitorias palabras: “Esta no es una obra a realizar en el período brevísimo de días, ni de meses; es obra de años, para lo cual se necesita la asistencia de quienes hoy gobiernan, de quienes estén en la oposición, de quienes sirven al régimen republicano y, oído bien, de quienes estén en contra de él; porque quienes por patrocinar el régimen republicano una empresa de esta naturaleza le negaran su asistencia y su auxilio, serían, no enemigos del régimen, sino unos miserables traidores a España”.

Conociendo estas palabras, resulta chocante que dos o tres generaciones después, haya quien con notable desahogo tilde al trasvase Tajo-Segura de obra “franquista”. Justicia poética: la primera gota de agua que viajó desde el Tajo al Segura, lo hizo ya en democracia.

Tan cierto es que la mayor parte de las obras del trasvase (no así las del pos-trasvase, es decir las de la propia cuenca del Segura) se hicieron realidad bajo el franquismo como que, este régimen, tardó más de veinte años en levantarle el “arresto” a una empresa que si no realizó la República fue porque se produjo el levantamiento de 1936 que acabó con ella tras la Guerra Civil y tras haber promovido, en el resto de España, actuaciones como los famosos “Polos de Desarrollo” y, en cuanto a transformación agrícola, las actuaciones en Los Monegros o los no menos famosos Plan Badajoz y Plan Jaén: ya le “tocaba” al levante español y hubo que esperar a los denominados, entonces, *gobiernos tecnócratas*.

Es clave, para que eso sucediera, el extraordinario trabajo del catedrático de economía almoradiense de adopción (nació en La Unión) Manuel de Torres Martínez “El regadío murciano, problema nacional” publicado en septiembre de 1959. Murió, prematuramente, entre la primera y la segunda edición. Invito a los estudiosos, porque no es el objeto ni de este libro ni de su Prólogo, a que analicen con la perspectiva de los años pasados, el resultado de cada una de aquellas actuaciones. En el caso del trasvase Tajo-Segura, no dudó en afirmar

que ha sido una operación de éxito que ha contribuido decisivamente a una transformación sin precedentes de un amplio territorio español en apenas una generación. No es fácil encontrar casos similares.

Naturalmente que no es posible desconocer que el trasvase Tajo-Segura, es deudor de la época en que fue concebido y, posteriormente, construido. Es decir que ni el nivel económico, ni el técnico, ni las circunstancias político-sociales de entonces son las que ahora vivimos, como no lo es ni el grado de conciencia ambiental ni el evidente cambio climático que, de hecho, ha motivado que desde hace muchos años nadie se acuerde de su optimista segunda fase, basada en datos de entonces, que debía incrementar de seiscientos a mil los hectómetros cúbicos trasvasables al año pero semejante análisis tampoco es el objeto de este libro.

El libro

Pues bien para conocer los entresijos de esa extraordinaria obra que es el TTS resulta imprescindible la lectura de este nuevo libro de Manuel Mirón que él ha titulado *Radiografía del Traspase Tajo-Segura* y que es un completo viaje a las entrañas de una realidad tan compleja al extremo que, siguiendo la terminología médica, no sé si se trata de una “radiografía” o de una verdadera “endoscopia” aunque reconozco que, entonces, el título hubiera quedado seguramente peor.

Lo primero que hay que poner de manifiesto es que nadie, antes que Manuel Mirón, a pesar de existir una amplia bibliografía sobre el tema, había asumido el reto de reflejar, sistematizadas y en forma de libro, las múltiples facetas de una empresa tan compleja, de construir, de mantener y de hacer funcionar, como es el TTS. Él lo ha hecho, abarcando desde los orígenes, en la II República, hasta prácticamente el momento actual; desde luego hasta el Memorándum de 2013 que al día de hoy regula su explotación.

En medio, el lector encontrará impagables referencias a las vicisitudes, de todo tipo, que ha sufrido el TTS a lo largo del tiempo incluyendo, ¡faltaría más!, las correspondientes a avatares políticos en alguno de los cuales, cosas de la edad, me vi involucrado en primera persona y doy fe de ellos además, claro está, de aquél inolvidable debate del programa “La Clave”, en RTVE, en un ya muy lejano 26 de julio de 1980.

Igualmente, recuerda la “sorpresa” de las autoridades agrarias, acostumbradas a transformaciones agrarias en la España interior ante la, para ellos, peculiar

idiosincrasia de los agricultores de estas tierras. Tampoco faltan las referencias a las obras singulares que, como se puede imaginar, no escasearon en la construcción del Trasvase, incluyendo el episodio de la enorme tuneladora que se “tragó” el túnel del Talave poniendo en gran riesgo la continuidad de dichas obras.

Manuel Mirón, no se ha arredrado a la hora de enfrentarse a la maraña legal de las distintas disposiciones que se han ido promulgando a lo largo de los años para la construcción, puesta en marcha y explotación del TTS. Ninguna ley, decreto, orden ministerial y diversos protocolos, se han escapado de su escrutinio ayudando a entender la realidad de esta magna obra y aportando datos que, normalmente, escapan al conocimiento del público en general.

Pero si el autor pone una verdadera “pica en Flandes” es cuando decide afrontar la complejidad técnica de explicar el funcionamiento económico del TTS, cómo se establecen y se aplican sus tarifas y cómo ese proceso se ve trufado por la discusión (muchas veces abocada a los tribunales de justicia) con los usuarios sino la constante confrontación con los intereses de las empresas productoras de electricidad. No me extrañan ni el rigor ni la prolijidad con que aborda tan espionosa cuestión porque, no en vano, una de sus más brillantes gestiones profesionales para la Administración se produjo cuando estuvo al frente del Área de Gestión Económica de la Confederación Hidrográfica del Segura.

Este libro no es, obviamente, una novela y, aunque el sentido de la ironía de Manuel Mirón está siempre presente, incluye capítulos áridos porque así debe ser cuando el mundo de las normas legales y las cifras es relevante pero estamos ante un libro de lectura imprescindible para conocer, en profundidad, una de las actuaciones que más trascendencia han tenido para transformar la realidad española. No me refero solo a la evidente transformación física de poner en regadío decenas de miles de hectáreas de un terreno antes de secano. Es que no es posible ignorar la transformación social: los regantes del TTS aprendieron enseguida que el agua era un factor de producción por el que había que pagar, aunque fuera pública, y esa simple idea, pero bastante ajena a la cultura del agricultor español, fue el motor de una verdadera revolución de la agricultura hasta situarla, hoy en día, en lugares punteros a nivel mundial.

Sin extenderme, no quiero dejar de mencionar lo que ha significado para el resto de los sectores económicos de la zona, la garantía del abastecimiento urbano (habría que dedicar otro libro a la Mancomunidad de Canales del Taibilla) aun a costa de pagar las tarifas más altas del país. No cabe duda de que dar al agua el valor que tiene, produce un enorme efecto racionalizador y, por eso, la

Directiva Marco del Agua europea estableció el principio de “recuperación de costes” cuya aplicación, tanta reticencia política ocasiona indudablemente por temor a una reacción social contraria.

Por tanto, no llegaré a la exageración de decir que este libro debería llevarse a los colegios (algún capítulo puede que fuera bueno que sí se llevara) pero sí que diré que me parece de lectura obligada para las muchas personas e instituciones que están concernidas por el trasvase Tajo-Segura sea cual sea su ámbito de responsabilidad.

El autor

Cuando Manuel Mirón, mi amigo Manolo, me entregó la primera prueba de imprenta de este libro, en el espacio reservado al prólogo, decía así:

“Haximus fit. Graribus, nos erum num ma, nonene cusceridi, faseritam máximo ilica publium habus inatnem supienatanum cepseri consimihí, nihil vicaeti, nunu in ducia?”

Y, así, hasta tres páginas completas de apretada letra. Para colmo, como ya empezaba con un signo de interrogación, me tuve que poner a reflexionar.

No sé, estimado lector, cuál hubiera sido su reacción si hubiera estado en mi lugar pero, lo primero que se me ocurrió, fue pensar que este hombre quería que nadie perdiera el tiempo, con un texto incomprensible, en el prólogo, y se lo saltara para pasar directamente a la lectura del libro que es lo verdaderamente interesante. Claro que esto ya se lo hubiera reconocido sin necesidad de soltarme esa sarta de *seudolatinajos*.

También se puede interpretar como un desafío: “¡toma y a ver si eres capaz de superarlo!” y, claro, uno no sabe por dónde empezar; porque a Manuel Mirón hay que conocerlo. Primero, diré que es de Albox, que no es como ser de Bilbao pero tiene su “punto” porque, a diferencia de los bilbaínos, que dicen nacer donde quieren, los alboxenses, en el único sitio que quieren nacer es en el mismo Albox. A otro ilustre alboxense, el diplomático Inocencio Arias, Manuel Mirón le criticó su “debilidad” por agradecimiento a una infancia pasada en Vélez-Blanco: ¡oye, tú, eres de Albox! Suerte que, luego, hasta le han dedicado una bonita calle.

Lo segundo, es avisar de que es un ingeniero de caminos de “pata negra” y, esto, no lo digo porque proceda de cuando en España solo había una Escuela

Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (lo cual ya es un dato importante), sino porque pertenece a esa saga de ingenieros de caminos que honran los orígenes de una profesión nacida de la Ilustración (Fernando VII llegó a cerrar la Escuela por ese motivo: él y su camarilla creían que eso de la *ilustración* era cosa del demonio y generadora de revoluciones) y que, con su interés por la cultura, la naturaleza y la raíz de las cosas, rompen el cliché del ingeniero “cuadrulado” e insensible a un mundo que vaya más allá de las cifras. Ese espíritu, lo manifiesta no solo en este libro, donde los números no faltan, sino en múltiples escritos y libros publicados (hasta de senderismo).

Lo que ocurre es que Manuel Mirón, no deja nunca de ser ingeniero de caminos y, por tanto, siempre conjuga su interés por conocer la última *ratio* de los temas con un rigor y una minuciosidad propia del investigador que no se conforma con la simple apariencia de los temas.

Tempus fugit, escribió Virgilio (Libro III de las “Geórgicas”, 284-285). Bueno, lo que escribió fue: “*Sed fugit interea, fugit irreparabile tempus; singula dum capti circumvectamur amore*”, o sea: “Pero, mientras tanto huye, huye el tiempo irremediamente; mientras nos demoramos atrapados por el amor hacia los detalles”. No acabo de estar de acuerdo con el poeta, porque considero que, muchísimas veces, en los detalles está la clave de grandes asuntos. Así que, ese “amor hacia los detalles”, del autor, me parece una virtud a la hora de abordar una cuestión tan compleja que es fácil perderse en la hojarasca que genera el carácter, ¿a qué ignorarlo?, tremendamente controvertido del Trasvase Tajo-Segura.

Para atreverse a escribir un libro, sobre este tema, con la complejidad que tiene y en las condiciones actuales, hay que tener un sentido del deber y de la ética que por desgracia escasea a pesar de que su fundamento se remonta no solo a Kant, en el siglo XVIII, sino al mismísimo Aristóteles con su “Magna Moralia” y su “Ética a Nicómaco” (dedicada a su propio hijo) que ya la definía como norma de vida virtuosa hace más de dos mil cuatrocientos años. Da igual, escasea.

Acabo con un par de anécdotas -tal vez sean algo más que anécdotas- que ayudarán a definir, ante el lector de este libro, la personalidad de su autor.

La primera no la viví pero conozco a los testigos: tal como se relata en el libro, durante los años 1997 y 1998, se mantuvieron duras negociaciones con Unión Fenosa para adaptar la fórmula concesional del salto reversible de Bolarque a la nueva normativa del sector eléctrico. Pues bien, en presencia de

representantes ministeriales, de la Confederación del Segura y de los regantes, un directivo de Unión Fenosa, comentó que era la primera vez que se habían encontrado con un “funcionario” que supiese del tema más que ellos. Manuel Mirón, no era, hasta entonces, ningún “experto” pero pertenece a esa honrosa clase de funcionarios que considera que, a las reuniones de trabajo, se tiene que ir a algo más que cobrar una dieta aunque, esa actitud, obligue a un sobre-esfuerzo.

La segunda ¿anécdota?, sí que la viví personalmente porque ocurre tras mi toma de posesión, en mayo de 2004, como Presidente de la Confederación Hidrográfica del Segura y la cuento en este prólogo porque deja a Manolo (ahora sí, definitivamente, Manolo) mucho mejor que a mí.

Manolo era a la sazón Jefe de la Oficina de Planificación de la CHS y yo consideré que, dado el cambio radical que se iba a dar a la planificación hidrológica no era adecuado mantener una línea de continuidad. Nada que ver con su capacidad profesional. Tanto es así que le ofrecí el mejor puesto disponible: Jefe del Área de Gestión Económica y Financiera. Él me decía que no tenía experiencia (no era del todo cierto) y yo le decía que, en mi opinión, daba un perfil idóneo.

Pues bien, ¡bendito Kant!, ¡bendito Aristóteles!, Manolo se empeñó en darme la razón: me presentó un completísimo plan de trabajo que yo le avalé y, ciñéndonos a la explotación del Trasvase Tajo-Segura, contaré que la CHS pasó de tener un déficit de 25 millones de euros a tener en 2010, cuando él (por jubilación) y yo nos fuimos, un superávit de 30 millones de euros. Y eso que, con ¡cinco! Decretos de sequía, nos limitaron los ingresos pero no los gastos, claro ¡faltaría más!

Años después, este amigo, en vez de hacerme *vudú* me sigue pidiendo que le prologue libros y yo, estimado lector, considero un honor que una persona de semejante nivel intelectual y moral, me haga ese encargo.

Ahora, le toca a usted, disfrutar de la lectura y del mucho conocimiento que encierra este libro.

José Salvador Fuentes Zorita

Agosto, 2019

ÍNDICE

Prólogo [José Salvador Fuentes Zorita].....	7
Preámbulo.....	15
1933. Gestación.....	19
1963. El parto. Nace la criatura.....	23
1968. Los memorandums. Portugal.....	29
1969. Las obras: el acueducto.....	32
1969. Obras singulares.....	36
1970. Esquemas de distribución.....	42
1970. Concesión del salto reversible.....	44
1971. Ley 21/1971, sobre el Aprovechamiento Conjunto Tajo-Segura.....	47
1971. Las obras: el postrasvase.....	48
1972. Actuaciones del Ministerio de Agricultura.....	52
1977. Transición democrática.....	57
1978. Organización de los servicios encargados de la explotación del ATS.....	63
1979. Pruebas de gestión.....	64
1979. Tarifa provisional.....	65
1979. “Delenda est trasvase”.....	67
1980. La Clave.....	72
1980. Ley 52/1980. Estructura de la Tarifa.....	73
1981. Elaboración de las tarifas.....	75
1981. Modificación de la fórmula concesional.....	78
1981. Las sucesivas tarifas.....	85
1982. Liquidación de las obras de la central de Altomira.....	88
1982. Constitución del Sindicato Central.....	89
1984. El túnel del Picazo.....	91
1985. Modificaciones sobre el régimen de explotación.....	92
1986. El coeficiente reductor y sus consecuencias.....	93

1986. Rendimientos de la central reversible de Altomira	97
1986. Titularidad de la central reversible de Altomira	99
1987. El Marco Legal Estable	100
1987. Las pérdidas en el trasvase	102
1987. Las Tablas de Daimiel	103
1988. Dictamen de Villar Palasí	105
1992. Aprovechamientos hidroeléctricos	107
1993. Compensación por filtraciones en el túnel de Talave	112
1995. Nuevas tarifas, recurso y sentencia (1999)	113
1995. Los recursos contencioso-administrativos	118
1996. Dictamen de Javier de Quinto	122
1996. Nuevo ataque al trasvase	123
1997. La Ley del Sector Eléctrico y la negociación con Unión Fenosa	124
1997. La Regla de Explotación	132
1997. Rescate de la concesión de la impulsión de Altomira	133
1998. Aplicación de la nueva fórmula concesional	134
2001. Nuevas tarifas, recurso y sentencia (2005)	135
2001. Nueva evaluación de las pérdidas en el trasvase	136
2002. Nuevo presidente del sindicato	136
2009. Nuevas tarifas, recurso y sentencia (2013)	137
2009. Nuevo presidente del sindicato	139
2011. Consideraciones sobre el coste energético de la impulsión de Altomira	139
2012. Nuevas tarifas, recurso y sentencia (2014)	141
2013. El memorándum	142
2016. Nuevo presidente del sindicato	143
 Anejos	 145
 Epílogo	 193
 Fuentes de información	 195

RADIOGRAFÍA DEL TRASVASE TAJO-SEGURA

Cuando Unamuno meditaba sobre los problemas de España solía referirse a los 600. Y no era, precisamente al utilitario de Seat que, por entonces, no existía. Don Miguel llegaba a la conclusión que la península ibérica sería tan próspera y cómoda como Francia si tuviera 600 metros menos de altitud media y 600 milímetros más de pluviometría. Ninguna de ellas está al alcance del ser humano. Sin embargo la ingeniería ha ido dando soluciones parciales a esos retos. La difícil orografía se va sometiendo a base de infraestructuras de comunicación, viaductos y túneles, tan generalizadas que, incluso, no se les reconoce su importancia y mérito. Y es que son obras que nadie discute y todo el mundo demanda.

También la ingeniería ha afrontado y propuesto soluciones al desequilibrio hídrico. Se sabe, se acepta y está demostrado que no hay escasez de recursos sino mala distribución en el espacio, también en el tiempo. Para solucionarlo se construyen embalses y trasvases. Sin embargo, eso de llevarse el agua de un sitio a otro implica un atentado al inexistente derecho de propiedad. El agua es un bien público que hay que destinar a maximizar el interés general. Eso dice la ley, pero de lo dicho al hecho hay mucho trecho.

Y es que de los muchos trasvases que se han construido sólo el Tajo-Segura es cuestionado y vilipendiado. A diseccionarlo y radiografiarlo se dirige el trabajo que tienes entre tus manos.