

La gestión económica de Indalecio Prieto en el Ministerio de Obras Públicas

por el Académico de Número

EXCMO. SR. D. JUAN VELARDE FUERTES (*)

En este año de centenarios, uno de los que ha pasado más inadvertido es el de Indalecio Prieto. Y no es sólo porque se trate de un político, porque basta compararlo con lo sucedido en el centenario de Azaña. Esto me parece injusto, tanto desde el punto de vista de la historia contemporánea española, como desde la significación de Prieto en la evolución de nuestra economía.

Al acercarme, para tratar de remediar, desde mis pobres posibilidades, tal injusticia, me encontré con que ésta además se remonta a muchos años atrás. Basta repasar la escasa bibliografía que sobre él existe. Los mejores enfoques, previos a esta conmemoración, me parece que son los que presentan, respectivamente, José María Escudero, publicado bajo el título *La semblanza de los doce ministros de Hacienda de la II República*, en *La Hacienda en la II República española*, de Ricardo Calle, y Edward Malefakis, en un excelente *Prólogo a Indalecio Prieto, Discursos Fundamentales*. El centenario, que yo esperaba que produciría amplios comentarios y sesudos estudios, ha dado por ahora escaso fruto: una excelente conferencia de J. Ignacio Gracia Noriega, *Indalecio Prieto, sus escritos*, pronunciada en Tribuna Ciudadana, en Oviedo, el 9 de mayo de 1983; el libro de Jesús García Pérez-Bances, *Indalecio Prieto Tuero (1883-1962). Antología. Comentarios. Ideario. Aspectos. Vida*, con Prólogo de Emilio Alarcos Llorach, Imprenta Gofer. Oviedo, 1983, 273 págs.; un largo y cordial editorial en el *Ya* en el 30 de abril de este año, *Indalecio Prieto: todo un español*; un artículo de José Fernández Castro, *En el centenario de Indalecio*

(*) Sesión del 22-XI-83.

Prieto, en *El País*, el 27 de noviembre de 1983, pág. 20; un valioso ciclo de conferencias en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, y, finalmente, la sesión conmemorativo que para el 20 de diciembre de 1983 preparan la Fundación Pablo Iglesias y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Si a esto sumamos esta intervención mía y otra en la Universidad de Sevilla, un artículo que sobre la gestión de Prieto en Hacienda he preparado para una nueva revista de Historia Contemporánea que se publicará próximamente en la Universidad de Salamanca, me parece que el catálogo queda, hasta ahora, completo. Tan extraordinariamente reducido censo obliga, forzosamente, a pensar en sus posibles causas, como exordio a este estudio mío. Cuando se leen alusiones del propio Prieto a su figura y a su papel histórico, nos encontramos con que, posiblemente, el principal motivo sea él mismo, hombre extraordinariamente sencillo y poco pagado de sí. Quizá la declaración más nítida de esta permanente actitud auto-crítica, la tenemos en esta frase que sobre su papel como Ministro de Defensa, manifiesta a Jesús Hernández y Vicente Uribe, recogida en el famoso documento de Prieto *Cómo y por qué salí del Ministerio de Defensa*: "Yo no tengo en mí la confianza que Largo Caballero tenía en sí; yo me considero diente mellado de una rueda destartada, y entiendo que se puede prescindir de mí con ventaja".

Si yo tuviese que encontrar un lema para Prieto, creo que el que mejor le cuadraría sería un profundo verso de *El galán fantasma*, de Calderón de la Barca:

Valgo yo más que yo mismo.

Por eso es interesante conocer de verdad a quien de sí tiene tal desdén que, por lo que se refiere al buen o mal concepto que de él tengan los demás, parece encajado en otras estrofas calderonianas, esta vez de *El príncipe constante*, cuando se escucha que

... tú eres
tu mayor enfermedad.

Puede argüirse que en lo que sigue falta el Prieto periodista de *El Liberal* bilbaíno; que nada se habla de su labor como diputado a Cortes por el Partido Socialista en las cámaras legislativas de la Restauración, sobre lo que hay aportaciones notables como las del asunto del Banco de Barcelona, que ha estudiado de manera perfecta mi colega, el profesor Juan Muñoz; que se ignora su período de exilio en Francia, durante la Dictadura del general Primo de Rivera; que nada se menciona de su labor política después de 1933, lo que obligaría a reconsiderar episodios tan esenciales como la Revolución del 34, en la que su papel muy importante, sobre todo en el alijo del *Turquesa*, en la playa del Aguilar, en Asturias, ha de matizarse con aquello que Trifón Gómez relató a Azaña:

“...el año 34, cuando por influjo de Caballero progresaba el desatino de la insurrección armada, Prieto, en algunas reuniones de la Ejecutiva (del Partido Socialista), se desesperaba, y hasta lloraba”; que nada se comenta de su papel en la Administración del Frente Popular y en la guerra civil; en fin, que se deja a un lado toda su importante acción política, y como publicista en el exilio, hasta su muerte en 1962. Y ya concretamente en relación con su gestión en el primer bienio de la II República, que no me ocupo ahora de su tarea, me apresuro a aclarar que excelente, en el Ministerio de Hacienda.

Hoy me reduciré a comentar su gigantesca labor desde el 15 de diciembre de 1931 al 9 de septiembre de 1933, etapa en la que fue Ministro de Obras Públicas.

Para concluir en esta introducción, que ya se prolonga en demasía, pero que me parece la exige la magnitud del personaje, he de señalar que le conviene un lema común a toda su gestión ministerial, tanto en Hacienda como en Obras Públicas. Podría ser el de “*de la coyuntura a la estructura*”. Esto es, y ya en el concreto terreno de las Obras Públicas, vamos a ver cómo resuelve problemas acuciantes, coyunturales, de momento, pero con medidas tales que quedan soluciones permanentes para el conjunto de la Nación.

* * *

Como final de una extraña conjunción de buen hacer en Hacienda y de conspiración contra él de los políticos republicanos más conspicuos —Maura, Sánchez Román, por supuesto Azaña; de algún modo, Fernández de los Ríos (*)— el 15 de diciembre se anunció el paso de Prieto de Hacienda a Obras Públicas, y que Carner sería ministro de Hacienda. Prieto se sintió molesto. ¿Por vanidad? No opino así. Mi hipótesis creo que es plausible. A pesar de sus desfallecimientos, de sus ironías a costa de la propia persona, de la enemiga de muchos de sus colegas, estaba decidido a dejar una huella importante de su paso por el Ministerio. Lo aclaró todo desde su exilio en el artículo *Lo que no pude hacer*. El designio de Prieto a finales de 1931 era, por un lado, que el Banco de España traspasase una parte mayor de sus pingües ganancias “al erario público”, y por otro, que se lograse transformar la Banca privada, limitando “su ostentosa caza del cliente”, con desviación de los ahorros hacia las Cajas de Ahorros benéficas, que regulaba simultáneamente Largo Caballero desde Trabajo, al proporcionarles una seguridad estatal tan considerable que pasaría a ser imposible

(*) En relación con Sánchez Román, un asistente a una conferencia mía me negó, muy enfáticamente, tal conspiración. Sin embargo, de la lectura final del *Diario* de Azaña, no se desprende otra cosa. Si mi contradictor tiene otros datos que rectifiquen los de Azaña, sería conveniente que los publicase.

“que ningún imponente perdiera jamás una sola peseta”. En esta ampliación de las Cajas de Ahorros a costa de la Banca privada estaba Prieto cuando Azaña le comunica su pase a Obras Públicas. La Banca española tuvo que haber dado entonces un suspiro de alivio cuando comprobó que Prieto se alejaba.

Nada parecía indicar que la gestión de Prieto en Obras Públicas luciese de modo destacando cuando toma posesión del Ministerio recién creado. Azaña declaró, ante las Cortes Constituyentes, que el programa parlamentario del nuevo Gobierno se ocuparía de cuatro grandes parcelas: Reforma agraria, aprobación del presupuesto —que de momento se prorrogaba—, Estatuto catalán y Ley electoral. ¿Quedaba hueco para la acción original, progresiva y permanente desde Obras Públicas?

Comencemos por señalar que Prieto parece que va a dejar, además, a un lado el tema ferroviario. Algo hemos hablado de unas primeras reacciones ante éste desde Hacienda. Ahora las va a ampliar. La situación de las Compañías comprueba que es muy delicada, y por otro lado está Prieto de acuerdo con que el Estado no puede hacer más dispendios. Una subida en la ayuda del Sector Público para que las Compañías aumenten los sueldos de los trabajadores está fuera de lugar, porque esos fondos, si los tiene el Estado, debe dedicárselos en primer lugar al tema que le agobiaba: los parados.

Por eso, en unas declaraciones que *El Sol* publicaba el 24 de diciembre, el nuevo ministro era categórico ante el problema: “Desde el momento en que el Tesoro público se encuentra en condiciones de penuria empieza a dibujarse una respuesta negativa, y esta negativa adquiere trazos vigorosos cuando se contempla el estado de los obreros españoles y se ve que hay millones de hombres que no disponen de ningún recurso para el sostenimiento de sus hogares”.

La actitud consecuente de Prieto en este sentido fue continua. El 16 de diciembre de 1932, los radicales, ya en la oposición, decidieron recordar lo peor de sus antecedentes izquierdistas. Para eso se alinearon con la postura de CNT y de otros grupos ultrarrevolucionarios, presentando en las Cortes Constituyentes una proposición encaminada, en vista del descontento de los ferroviarios, a satisfacerlos de algún modo. En lontananza se adivinaba la posibilidad en este sector de una huelga muy violenta, ya que de momento se generalizaban las huelgas parciales, los sabotajes aislados y los intentos frustrados de apoderarse de nudos ferroviarios importantes por parte del movimientos revoltosos (*).

(*) Un folleto característico de esta ofensiva contra Indalecio Prieto, recopilación de unos artículos previamente publicados en *El Sol*, es el del diputado radical socialista Benito Artigas Arpón, *Una mala política. El binomio Prieto-Lorenzo Pardo y las Obras Públicas*, Imprenta Ruiz, Madrid, 1933.

Prieto brilló a gran altura frente a la demagogia radical. En medio de los aplausos de la mayoría de la Cámara, liquidó el tema en cuanto sostuvo: “Yo digo que he hecho saber a las Compañías (ferroviarias) el deber en que están de que no se altere la circulación ferroviaria, y cualquiera que lo intente, monárquico o republicano o lo que fuere, sufrirá la oportuna sanción. Y lucharé contra ellos hasta el final, si es preciso, con mi partido si me sigue, y si no, sólo contra todos, porque a todo antepongo los intereses de mi patria”.

Estamos, pues, ante la postura escéptica ante el tema ferroviario que hemos señalado más arriba, un poco en la línea de “dejemos morir de una vez a buena parte de este sistema de transporte”, que choca con la actitud ilusionada que adopta con respecto a los ferrocarriles en torno a Madrid, y por supuesto a los enlaces ferroviarios madrileños. Esta frialdad y este calor no se entendieron bien. El 15 de julio de 1933 se escribía en *El Sol*: “Ahora (Prieto) quiere electrificar los trayectos Madrid-Avila y Madrid-Segovia. Peor es lo de los enlaces, pero, la verdad, no sabemos ya las veces que hemos abogado... porque la política de ferrocarriles sea llevaba con alguna formalidad, y después de habernos desgañado clamando contra la incontinencia imaginativa del ingeniero de la Dictadura, nos encontramos sin fuerza para razonar contra la restauración caricaturizada de su espíritu en el Ministerio que hace tantos años viene la Providencia dejando de su mano”.

Prieto, en un discurso en las Cortes Constituyentes con motivo de una interpelación, el 16 de agosto de 1932, aclaró de modo concienzudo cómo el factor unitivo de toda su política y, por supuesto, también de la ferroviaria, era el paro. También resulta posible entender quién fue el agente de las nuevas compañías que se desatan contra Prieto: la Compañía del Norte, porque el tema de los enlaces supondría poner en funcionamiento el ferrocarril Madrid-Burgos, que perjudicaba los intereses del Norte. Pero esto de los enlaces es tema más amplio y sobre él volveremos.

¿Qué más conviene resaltar en estos brochazos sobre los ferrocarriles y Prieto? Por supuesto que trató de impulsar su estatificación. A través de los rumores que entonces se extendían por la Bolsa, en medio de fuertes bajas en las cotizaciones de los valores ferroviarios, se observa a finales de marzo y comienzos de abril de 1933 un artículo muy interesante que había publicado aquellos días *The Railway Gazette*. Se decía en él que Prieto, que había comenzado por dejar a un lado el tema de la estatificación de los ferrocarriles, tenía visos de iniciar algo así como una caricia primera del tema. *The Railway Gazette* escribía que se dudaba si no llegaría a la confiscación, a una participación del Estado en el capital, o a otra fórmula alternativa. Concretamente, los enlaces ferroviarios de la capital de España serían explotados por el Estado.

Todas estas vacilaciones se sienten continua y sistemáticamente en la política de Prieto respecto a este sector.

Basta tener bien presente que el 5 de enero de 1932, en el transcurso de una sesión de las Cortes Constituyentes, Prieto calificó de fantástica aventura el plan ferroviario forjado por la Dictadura, ya que “España no tiene potencia económica para realizarlo”. Concluía así: “Quiero que quede bien sentado que, por parte del ministro de Obras Públicas, no se construirá ni un kilómetro de ferrocarriles”. Por supuesto que decisión tan radical no pudo llevarse adelante. El propio subsecretario de Obras Públicas, Teodomiro Menéndez, matizó eso el 8 de noviembre de 1932, al mostrarse partidario de “un número reducido” de construcciones. Un editorial, *Las obras públicas*, aparecido el 27 de abril de 1932 en *El Debate*, creo que de la pluma de Bermúdez Cañete, trata de dar una salida a todo este talante de inhibiciones frente a las mejoras ferroviarias: “¿Va a volver España a ser un país exportador de hombres? ¿Puede sostenerse hoy honradamente que las emisiones de Deuda de la Dictadura produjeran inflación y deprimieran el cambio mecánicamente? ¿Un país cuyo medio geográfico está en gran parte por explotar, debe aceptar la exclusividad del presupuesto ordinario y una limitación de gastos en función de los recursos del mismo? ¿Después de más de dos años de crítica, nos autoriza la probidad para decir que estamos en posesión de la certeza conforme a la cual hayamos de rectificar, desarrollar y dirigir la política de obras, iniciada en 1924-1929?”. Estos editoriales no eran exactamente de oposición sino de confrontación mutua y sirven para rectificar más de una vez la política de Prieto, lector muy atento de *El Debate*, quien a su vez difundía con gran amplitud y exactitud sus notas oficiosas, sus discursos y sus declaraciones a la prensa. El enlace se hacía a través de un redactor del periódico, gran amigo de Prieto, y con pleno conocimiento de Angel Herrera. Cuando, ya con Prieto en Obras Públicas, Larraz publicó un editorial en *El Debate* sobre la Hacienda de Cataluña, fue llamado por Prieto para que se lo ampliase.

Dentro de esta búsqueda de nuevos senderos, Prieto impulsó la Conferencia Nacional para coordinar los transportes por ferrocarril y por carretera, convocada por el Ministerio de Obras Públicas para el 5 de agosto de 1932, con representación tanto estatal como corporativa, con el fin de resolver los problemas derivados del “cambio radical” que se experimenta en todo el “tráfico terrestre” a causa de la aparición de los “transportes mecánicos por carretera”, esto es, porque frente a los transportes del *estilo del carbón* era cada vez más fuerte la competencia de los del *estilo del petróleo*. El discurso que con este motivo pronunció Prieto fue calificado, con toda justeza, por *El Liberal*, como “muy puesto en razón”.

Tras lo dicho, queda claro que Prieto vaciló ante el problema ferroviario, pareció orientar un intento de estatificación, procuró coordinarlo, como veremos después, con un gran proyecto urbano de Madrid, y nunca ocultó su proclividad por el que se efectuaba por carretera, mientras frenaba cualquier intento de obtener en el sector grandes ingresos salariales. Contrasta esto con su marcada predilección con todo lo que concierne a las obras hidráulicas. Así, después de declarar en *El Sol* que estaba dispuesto “a no dejarse asfixiar por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, que tiene una red burocrática excesiva”, añade que, como en carreteras se había hecho bastante y en ferrocarriles demasiado, hay que atender las obras hidráulicas, donde “se ha hecho poco”. Añadía: “El Estado debe cuidar de que el aumento de valor de las tierras favorecidas por los riegos no quede en poder de unos cuantos afortunados poseedores, ni queden en letra muerta, como están quedando en algún caso, las disposiciones por las cuales debe volver a las arcas del Estado parte del dinero invertido en convertir los terrenos de secano en regadío... Nuestra Ley de Expropiación no sirve ya por anticuada o individualista, y habrá que modificarla haciendo de ella un instrumento apto para que al Estado no se le fuesen de entre las manos los beneficios económicos que le correspondan, como consecuencia de las obras de irrigación”. *El Debate*, en su editorial *La política hidráulica*, aparecido el 30 de diciembre de 1931, se solidariza con estos puntos de vista e incita a Prieto a enlazar su obra con la del Conde de Guadalhorce. Cabalmente esto es lo que va a realizar, al amparo de Manuel Lorenzo Pardo, con una dimensión más sobre la que volveremos: la solución del tema de la distribución de la tierra.

Una política de gran estilo va a aparecer en este terreno. Pero va a aparecer como consecuencia derivada, insistimos, de una primera preocupación de Prieto: la solución del tema del paro.

A principios de mayo de 1932, Prieto visita las provincias de Toledo, Cáceres y Badajoz. Le obsesiona que, con la llegada del otoño, pueda retornar con fuerza la crisis en el campo extremeño. Para paliar el paro dispone que se inicien con urgencia los estudios de los proyectos posibles para aprovechar hidráulicamente las cuencas del Tajo y del Guadiana. En una *Nota del Ministro de Obras Públicas* que, a mí, viejo lector de Indalecio Prieto, me parece redactada por él de puño y letra, señala que, tras el viaje, considera que “en Extremadura, como en Andalucía y en Levante, el estado de los campos es maravilloso, presentándose una cosecha enorme, pero el régimen de gran propiedad ahí impenetrante será causa de que en cuanto las faenas agrícolas concluyan y se extinga el producto de los jornales, vuelvan los Poderes públicos a sentirse presionados por el eco de la miseria —una miseria de siempre, de todos los años, pero que ahora tiene más potente tornavoz— obligando a girar grandes sumas cuya inversión debe regularse en forma que sirvan para obras realmente útiles y fecun-

das. Ninguna lo será tanto como las de carácter hidráulico que, además, modificarán de modo automático, suavemente y sin revulsiones, el régimen de propiedad de la tierra, mejorando la situación social de aquellas comarcas". Todo esto, no lo olvidemos, se escribe por Prieto cuando, con gran estrépito, se inicia el debate sobre el proyecto de Reforma Agraria. Se ha señalado por mí, en otra investigación, el escepticismo de Prieto ante tal Proyecto. Ahora es cuando veo claro que Prieto tenía su propia idea de cómo resolver el problema, y que esta idea era, al par, realista y socialmente avanzada.

En aquel momento le parece a Prieto que las líneas de acción son claras: llevar los riegos del Alberche hacia la vega de Talavera de la Reina; orientar los aprovechamientos a base del Tiétar —pantano de Rosarito— para la Vera de Cáceres y hacia Navalmoral de la Mata; orientar a su vez a los del Alagón, por la margen derecha hacia Coria, y por la izquierda hacia los términos de Torrejoncillo, Cañaveral y Ceclavín. En conjunto, todo un plan bastante completo tanto para la cuenca del Tajo como para la del Guadiana. Esta última afecta a Badajoz a partir del embalse de Cíjara. Cree Prieto así que es posible regar 300.000 hectáreas "de terreno de excelentísima calidad", desde Villanueva de la Serena hasta Mérida. La primera piedra de lo que después se llamaría Plan Badajoz, está puesta. En el Consejo de Ministros de 13 de junio de 1932 hablaría, además de todo esto, de obras en la cuenca del Júcar, de riegos en Dalias y Cuevas de Almanzora, en Almería, y de todo un plan de trabajos en la zona de Málaga y Granada.

Pero, ¿cómo articular todo esto dentro de algo más amplio? Ahí se encuentra su petición a Manuel Lozano Pardo de que formule, para marzo de 1933, un Plan Nacional de Obras Hidráulicas. Simultáneamente se plantea un tema urgente y complementario. Merece la pena, por su importancia, concederle algún espacio.

Antes conviene tener presente cómo Prieto trata, incluso ante una abierta incompreensión de su compañero de partido Largo Caballero, de coordinar incansablemente tres aspectos de la política económica, dándoles el sesgo que convenía a su particular entendimiento de la vida pública: actividad financiera, reforma agraria y todo el haz de medidas que correspondía a la competencia del Ministerio de Trabajo.

Tras imponer en el primer aspecto una reforma bancaria que era perfectamente congruente con este designio, cuando pasó al Ministerio de Obras Públicas se encontró con la posibilidad, de nuevo, de efectuar una labor congruente de coordinación. Por una parte, y la reiteración no es ociosa, se topaba con el gran problema social del paro. El resolverlo era cuestión que preocupaba a todos. Además, a principios de 1932 había visitado Sevilla. Le alarma el caos

económico que provocan las medidas adoptadas por Largo Caballero desde Trabajo. Ordenó, en este caso concreto, preparar un informe sobre cómo se puede reanudar la suspendida política hidráulica de Guadalhorce para solucionar el tema del paro en el campo andaluz. Así es como, con mucha rapidez, se aprueba el Decreto de 16 de febrero de 1932 que, como nos ha recordado Gómez Ayau, “suprimió los obstáculos burocráticos que impedían el comienzo inmediato de las obras con proyecto aprobado, consecuencia de otras ya empezadas”. Lo planteó, además, con cargo a los fondos y dentro de los fines de la Ley de 28 de agosto de 1931 sobre ejecución de obras para conjurar la crisis de trabajo en Andalucía, Murcia, Extremadura y plazas de Ceuta y Melilla, que tenía entonces un monto global de obra nueva que ascendía a 315,5 millones de pesetas. La intensificación durante el segundo semestre significaba 21,7 millones de pesetas. En total, para el ejercicio, se dedicaban 95 millones de pesetas.

Este tema, coyuntural si los hay, incidió en otro de mucha mayor hondura, que percibió con gran perspicacia Prieto. Era preciso resolver temas laborales gracias a la eliminación de trabajos burocráticos, pero, a poder ser, dentro del marco de una profunda y positiva alteración de la estructura económica española. Por una parte, la colaboración ya mencionada de Manuel Lorenzo Pardo le convence de la extraordinaria significación del regadío para el futuro de la economía española, como expondremos algo después. Incluso de esto, como vamos a ver, se derivará una transformación de las redes hidrográficas españolas. Pero es evidente que todo esto ha de coordinarse con una tarea de gran significación social y económica en la época de la II República: la Reforma Agraria. ¿Cómo lo articuló todo? Gracias a la Ley de Obras de Puesta de Riego de 13 de abril de 1932, que fue denominada también la de “la Reforma Agraria de Prieto”. Cuando he estudiado estas cuestiones quedé convencido de que otra hubiera sido, probablemente, toda la historia española, si se hubiese nombrado desde el primer Gobierno Azaña a Indalecio Prieto Ministro de la Reforma Agraria con poderes adecuados. Tengamos en cuenta que el 13 de abril de 1932 la Reforma Agraria propiamente dicha era aún un proyecto de ley que llevaba una vida lentísima en las Cortes Constituyentes. Todos sabemos que se va a acelerar, sobre todo para replicar a la intentona que Sanjurjo pone en marcha el 10 de agosto de este año. Pero en abril nada era previsible. Prieto, por eso, decidió actuar.

La Ley de 13 de abril de 1932 se dirigió sobre todo a Andalucía y pretendía poner en marcha cinco zonas regables excepcionalmente buenas por su calidad, condiciones climáticas y enlaces con los mercados consumidores. Se preveía conseguir en la zona dos cosechas al año. Así se lograría una alta capacidad de absorción de la numerosa población parada de Andalucía. El alivio que al

desempleo iba a comunicar la política de obras públicas, se convertiría así en algo permanente. La acción concreta se llevaría, en este sentido, a cabo por el denominado Servicio de Obras de Puesta en Riego —OPER—, que pasó a dirigir un gran ingeniero agrónomo, Leopoldo Ridruejo. Tenía éste bastante experiencia, pues había trabajado en la Compañía de Riegos de Levante.

A mi juicio, con Ridruejo se refuerza lo que el profesor García Delgado, con su perspicacia habitual, ha calificado como *modelo levantino* subyacente en Pascual Carrión al contemplar la realidad latifundista andaluza y su posible solución. En el fondo no deja de tratarse de una añoranza histórica, al preferir la actitud de Jaime I el Conquistador a la de Alfonso X el Sabio.

En los fragmentos que conocemos de la *Historia de la Reforma Agraria* redactada por Gómez Ayau, que parece que éste ha dejado inconclusa, se destaca cómo Leopoldo Ridruejo se traslada a Sevilla con un grupo de ingenieros jóvenes para poner en marcha las OPER a partir de la Orden Ministerial de 21 de abril de 1932, completada por la de 31 de octubre del mismo año, que las crea en la Mancomunidad Hidrográfica del Guadalquivir.

Incidentalmente he de destacar que el tema de la Escuela de Ingenieros Agrónomos, su protesta contra la política de la Dictadura iniciada por su célebre dirigente estudiantil Sbert, su orientación en general prorrepblicana, y otra serie de características políticas complementarias, lo creo poco estudiado. Quizá jugó un papel en la Reforma Agraria de la II República de mayor significación de todo lo imaginable, a través de la labor de estos “ingenieros jóvenes” que aquí vemos movilizados por las ideas de Prieto, concretamente en el caso de las OPER. Su evolución posterior también merecería una investigación. Algo muy valioso nos ha comunicado en sus memorias el señor Ruiz Castillo.

Cuando se aprobaron los Planes del Valle Inferior del Guadalquivir y del Canal del Guadalmellato, se estructuró de modo definitivo este servicio que, era lógico esperarlo, se disuelve en diciembre de 1934.

¿Cuál fue, para Gómez Ayau, la síntesis de la Ley de 13 de abril de 1931?: “Que no bastan las obras estrictamente hidráulicas para que la transformación que hizo acometerlas se realice; que es necesario disponer en el momento oportuno de viviendas, de caminos, y también que el Estado no puede dejar las obras secundarias de riego y desagües de último orden totalmente en manos de la iniciativa de los particulares; que toda la zona regable constituye un conjunto orgánico en el cual la red de riegos... ha de llegar al último extremo y obedecer a un único criterio, el que permita la mayor utilización del agua al mínimo coste... (Por eso) el Estado acomete la realización de los trabajos necesarios para la puesta en riego, realizando cuantas obras sean precisas para

la explotación del regadío en condiciones de racional aprovechamiento". Las obras habrían de efectuarse en el plazo de tres años dentro de un Plan detallado de puesta en riego que se aprueba por el Ministerio de Obras Públicas tras oír a los Sindicatos de Regantes y a los propietarios que lo soliciten. Las obras corren a cargo, ya del propio Ministerio de Obras Públicas, ya de los propietarios que lo pidan, una vez aprobado el Plan.

Gómez Ayau destaca, y creo que ahí se encuentra la raíz de la *reforma agraria de Prieto*, que "ejecutadas las obras, se permite al propietario que continúe con el dominio de las tierras transformadas siempre que pague al Estado las obras y la *plusvalía* correspondiente a la transformación. En caso contrario, el Estado se hace cargo de las tierras pagando al propietario únicamente el valor en secano de la tierra y el costo de la transformación en regadío. Aunque sigue en pie para la gran obra hidráulica el apoyo económico que establece con carácter general la legislación de obras públicas, las secundarias no tienen subvención de ninguna clase, y lo mismo cabe decir de las viviendas que, por primera vez, también se estudian en cuanto a situación y características en relación con la población que se estima ha de vivir en la zona regable y se prevé asimismo la conveniencia, en su caso, de instalarla en nuevos poblados, lo que motivó la celebración en 1933 (de un) concurso...". Las fincas cedidas al Estado en virtud de esta Ley, tendrían que dedicarse "preferentemente al asentamiento de campesinos bajo la dirección, vigilancia y tutela económica de los organismos de explotación de los riegos".

En total la Ley pareció afectar a 64.520 hectáreas: 21.270 en el Valle Inferior del Guadalquivir, en Sevilla; 10.450 en el Guadalmellato, en Córdoba; 12.000 en el Guadalquivir, en Cádiz; 7.000 en el Genil, en Córdoba y Sevilla, y 13.800 en el Chorro, en Málaga. Sin embargo, todo se redujo, en la práctica, a los planes citados del Valle Inferior del Guadalquivir y del Guadalmellato que, aprobados técnicamente, se sometieron a los Sindicatos de Regantes que pidieron realizar las obras, más un estudio, que quedó sin ultimar, del Chorro.

La evolución temporal que se pretendía es descrita así por el testigo directo, Gómez Ayau: "El desarrollo gradual de la zona... arranca de un *momento inicial* que sirve de base para determinar las obras de colonización estrictamente indispensables para amparar la población en los primeros años, y termina en una *integral* que se corresponde con la explotación más intensiva previsible en el momento de redactar el Plan. En los del Valle Inferior y Guadalmellato el momento inicial... (comienza) con un lote de seis hectáreas, que se estima permite sostener a una familia media cultivadora directa, si bien las obras se orientan de forma tal que faciliten una revolución ordenada, en un plazo relativamente breve, para llegar en su día a una intensidad que permita sostener

una familia por cada dos hectáreas. Esto se ve más claro, a título de ejemplo, en los puntos inicial y final que se establecen en los once proyectos de poblados a que se acaba de hacer referencia; para el Valle Inferior se preveían ocho poblados con una capacidad en el momento inicial de 9.190 habitantes y para el integral de 38.285. En el Guadalquivir, las cifras correspondientes eran de 3.675 y 15.620, respectivamente. Se denomina *período de desarrollo* al comprendido entre ambos momentos, durante el cual los particulares construirán por su cuenta, y a medida que vayan siendo necesarias, las obras que se precisen para el desarrollo integral, ya que se estima que construirlas en el momento inicial sería, no sólo antieconómico, sino temerario. Quede bien claro, por otra parte, que la explotación ha de llevarse por familias campesinas directamente, en arrendamiento o aparcería, a las que es obligado instalar, pero no dar acceso a la propiedad”.

La obra de las OPER es presentada por Leopoldo Ridruejo, en octubre de 1934, en el V Congreso Nacional de Riegos, que se celebraría en Valladolid. Esta exhibición de las OPER se vio que era su canto de cisne. Sin embargo, se pudo decir que marcaba el Congreso el paso de una política de obras hidráulicas a una de riegos, que, por otra parte, era paralela a la transformación que tenía lugar en Italia, al pasar de la *bonifica* con fines de lucha antipalúdica y de la *bonifica hidráulica* a la *bonifica integral*, o de la que en Norteamérica significaba pasar del *National Irrigation Congress* de 1890 a la *Water Conservation and Utilization Act* de 1939. Cuando los ingenieros sevillanos regresaban de Valladolid a la ciudad andaluza, estalla la revolución de 1934. Dentro de la agitación de sus consecuencias se liquidaría el Servicio de las OPER.

Un tema importante, mientras existió este Servicio, fue el del enlace de la Ley de 13 de abril de 1932 que lo creó y la de 15 de septiembre del mismo año, de Reforma Agraria. Leopoldo Ridruejo fue designado, para facilitar las cosas, vocal del Instituto de Reforma Agraria. Desde este puesto propuso, en una reunión de este Instituto celebrada a principios de diciembre de 1932, que para los propietarios que no optasen por hacer las obras y que estuviesen incluidos en las bases de la Reforma Agraria, que se les debía aplicar una rápida y urgente expropiación de acuerdo con la fórmula de la ley de 15 de septiembre. Sin embargo, debería eliminarse de la aplicación de esta ley a los propietarios que hiciesen por su cuenta todas las obras para la puesta en riego. Además, el Instituto de Reforma Agraria habría de ocuparse de la percepción de créditos por parte de todos los regantes. Cuando los propietarios no verificasen las obras, las efectuaría el Estado, y si los primeros no las pagasen, la Administración se ocuparía de resarcirse mediante los asentamientos correspondientes. Estos, en todo caso, se articularían y coordinarían a través del Servicio de las OPER.

La propuesta de Ridruejo no satisfizo al Presidente del Instituto de Reforma Agraria, Vázquez Humasqué, por lo que en torno a este tema se alzaron dos criterios: el del Ministerio de Agricultura y el del Ministerio de Obras Públicas. El 10 de diciembre de 1932, *El Debate*, bajo el título *¿Una ley derogada por una opinión?*, y el 15 del mismo mes también *El Debate*, con el epígrafe de *Los regadíos y la Reforma Agraria*, se pone, decididamente, al lado de la postura de Obras Públicas. La polémica fue muy dura, a lo largo de muchas sesiones del Consejo Ejecutivo del Instituto de Reforma Agraria. El 25 de enero de 1933 se dio, por este Consejo, con una fórmula que votó Ridruejo, y que se aprobó por 18 votos contra 6. Esencialmente se aprobó el “dar preferencia a los efectos de ocupación y expropiación a los terrenos que no hayan sido objeto de “puesta en riego” por cuenta de los propietarios, con arreglo a la ley de 13 de abril de 1932, dejando por tanto para la última etapa de la expropiación a las fincas en las cuales se hubiera realizado la transformación del seco en regadío con la aportación económica de los propietarios... El Instituto... (acordó) también que, llegado el momento de esta ocupación o expropiación, se realizará... apreciándose las mejoras en todo su valor, siendo indemnizado (el dueño) en metálico. Estas mejoras se estimarán como mínimum, en el importe de las cantidades invertidas y certificadas... en virtud de la aplicación de la ley de las OPER...”.

Simultáneamente emprende Prieto la tarea de deshacer la nefasta política de Albornoz, puramente destructora de las antiguas Confederaciones Sindicales Hidrográficas creadas por el conde de Guadalhorce. Para frenarla, comenzó por montar Prieto unos Comités de regantes y de industriales, en las ahora llamadas Mancomunidades Hidrográficas. La culminación de esta línea rectificadora fue la creación del Centro de Estudios Hidráulicos en la *Gaceta de Madrid* de 23 de febrero de 1933, con el fin de “formar el plan nacional de obras hidráulicas con arreglo al cual han de invertirse en lo sucesivo los créditos que a ellas se destinan”. Para dirigirlo se nombró a Manuel Lorenzo Pardo, calificado en la propia *Gaceta de Madrid* como un experto del que se quieren “aprovechar sus profundos conocimientos de los problemas hidráulicos nacionales”.

Veamos ahora las características del Plan así elaborado por Lorenzo Pardo. Tuvo ciertos antecedentes. Quizá los más importantes sean que en el Presupuesto para 1933 se había comenzado a plantear el tema, hasta entonces jamás considerado, del trasvase de aguas del interior hacia Levante. Inmediatamente se habían alzado voces suspicaces. El diputado Alberca, en la discusión presupuestaria, mostró su preocupación ante la posibilidad de que faltase agua en la región manchega si se ponía en marcha este inicial proyecto de regadío de Levante. La réplica de Prieto fue dura. Dijo que no veía que en ningún cerebro equilibrado se forjase una solución de tipo cabileño, que es lo que supondría

“esa salvajada de dejar sin agua a una región para dársela a otra”. Después el propio Prieto comenzó a exponer a las Cortes Constituyentes las ideas de Lorenzo Pardo.

La esencia de las mismas, que va a constituir la esencia del Plan, era que en España puede aparecer un núcleo económico, fuerte, vigoroso, basado en la agricultura y situado en las provincias de Valencia, Alicante, Murcia y Almería. En esta zona abundan tres cosas: el sol, la mano de obra diestra y la tierra disponible y con virtudes potenciales de feracidad. Por eso es necesario facilitar lo único que no existe: el agua. De ahí que se considere posible trasvasar las aguas del Tajo en su nacimiento y las del alto Guadiana, hacia el Júcar. Sería esencial para esto construir el pantano de Alarcón, que reúne las cabeceras de los tres ríos. A través del Júcar, conducidas hacia el Segura, o incluso trasvasadas hacia el Sureste almeriense, estas aguas serían capaces de revolucionar nuestra agricultura.

Cuando se publicó el plan, nada esencial de éste se alteró, pero se puntualizaron más las cosas. Su base es bien conocida. La basculación de la Península Ibérica cuando concluyó el período alpino crea grandes corrientes de agua que cruzan campos con diferencias térmicas grandes y que tienen, por motivos orográficos, dificultades evidentes de transporte de sus producciones hacia los mercados consumidores. El que se pudiese traspasar parte de esta agua hacia el Mediterráneo alteraría la situación. Prieto captó la trascendencia del grandioso proyecto. Declaró inmediatamente que esto “no podía ser obra partidista, sino nacional; no obra de impulso, sino de continuidad histórica a través de Gobiernos de todos los matices”. El 10 por 100 de la superficie de España, situada en la zona costera del Mediterráneo al sur del Ebro, no recibe más que el 5 por 100 de los caudales hídricos de la Península. En cambio, en el conjunto peninsular la producción bruta por metro cúbico de agua de riego era de 0,20 pesetas, y en Levante de 0,66. La riqueza creada por la transformación de 100 hectáreas de secano en regadío supondría, a precios de 1933, 520.000 pesetas en la meseta y 1.950.000 en Levante. Todo esto debe llevar a que en los nuevos regadíos se elimine la necesidad de importar una serie de productos agrícolas, y que se haga posible aumentar la exportación agraria.

Ante este planteamiento, resulta claro que el plan Prieto-Lorenzo Pardo se enmarca dentro de la política denominada del nacionalismo económico español. Lo captó a la perfección, cuando se enfrentó con su exposición, el profesor Perpiñá Grau en su obra clásica *De Economía Hispana*. Por eso, como punto de arranque, el plan formuló un cuadro de necesidades. La producción agrícola bruta total de España, medida en cifra media del decenio 1922-1931, era del orden de los 9.000 millones de pesetas. De ellas se exportaban 900 millones, reparti-

dos así: 311 millones de productos exclusivos del regadío de Levante; 212 millones de vinos; 130 millones de aceites y 247 millones de otros diversos productos. Se importaban, en el mismo decenio, productos por valor de 834 millones de pesetas, que creían Prieto y Lorenzo Pardo que se debían producir en España, con lo que al ampliar las exportaciones, nos convertiríamos en uno de los grandes exportadores netos agrarios del mundo, a más de independientes en este terreno.

Obra tan formidable sólo se concebía como realizable si se abordaba con parsimonia. En una visita conjunta a Levante efectuada por Prieto y Lorenzo Pardo, declararon a los periodistas que “el agua emborracha más que el vino”. Por eso creían posible, de momento, el poner únicamente en riego, en la zona levantina, entre 100.000 y 200.000 hectáreas, dedicadas a incrementar la exportación. Los riegos no costeros se dedicarían a eliminar las importaciones de alimentos, con una extensión entre 400.000 y 450.000 hectáreas. Estos riegos no costeros, o del interior de España, tenían zonas de especial implantación: las Bárdenas y cuencas del Duero y del Tajo, a más de otras de menos significación. En conjunto, el plan, en un primer momento, pretendía alcanzar la cifra de 600.000 hectáreas de nuevos regadíos.

Lorenzo Pardo planteaba todo esto dentro de una gigantesca coordinación del sistema hidrográfico español. El agua que se pierde en el Cantábrico, y que procede de ríos que nacen en la región de los Picos de Europa, imaginaba pasarla, por el valle de Cabuérniga, hacia el Ebro, que nace muy cerca de allí, o incluso hacia el Duero. La cuenca del Duero se intercomunicaría con la del Tajo a través de grandes embalses en la zona de Gredos. Hacia Castellón se llevaría agua del Ebro. De la conexión Tajo, Guadiana, Júcar, Segura y S. E. de España ya hemos hablado. Radicalmente incomunicada sólo dejaba a la cuenca del Guadalquivir, al que consideraba, además, como el único río largo español con un régimen que se podía comparar con el de los ríos europeos.

De momento la prioridad correspondía, como ya se ha apuntado, a aceptar agua para Levante de las cumbres de los montes Universales y zonas limítrofes, en las cabeceras del Tajo y en las de los afluentes del Guadiana. Al prolongarse el recorrido de éste se le comunicaría con el del Mundo, y todo enlazaría así con la cuenca del Segura. De este modo para Levante se dedicaría una zona segregada de la cuenca del Guadalquivir, superior a la del Tajo, pero los caudales de éste serían el triple respecto a los del primero. El gran mecanismo de acumulación de aguas se encontraría en los pantanos de Entrepeñas y Buendía, a más del citado de Alarcón. De éste, en el Júcar, se regarían una serie de zonas valencianas. A través de la antigua Acequia Real se llevarían aguas al Turia, con lo que sería posible construir el canal de Liria. La Acequia Moncada llevaría

el agua a Sagunto. Las aguas que se deriven hacia Murcia y Andalucía oriental, aprovecharían la infraestructura de un canal ya incluido en un proyecto de regadío local, al que se aumentaría la capacidad.

Imaginaban Prieto y Lorenzo Pardo que los nuevos caudales deberían comenzar por regar, dentro de un conjunto bastante racional de prioridades, la zona mediterránea que va de Villajoyosa en Alicante a Cuevas de Almanzora en Almería. En los estudios de precipitaciones que acompañaban al Plan, se observaba la existencia de tres grandes superficies con precipitaciones por debajo de los 400 mm. al año: la cuenca del Ebro, a partir de Navarra y hasta las cercanías de la desembocadura, salvo, claro está, el Norte de la misma, de influencia pirenaica; Tierra de Campos y, finalmente, la vastísima que iba del valle alto del Tajo, a través de toda la Mancha, hacia el Mediterráneo, donde se abre en el gran abanico que va desde el Cabo de Gata hasta la —entonces empezó a denominarse así— Costa del Sol. Esta zona costera, centrada en el Segura, era precisamente la que debía recibir antes que ninguna las aguas del trasvase.

Especial cuidado se pone en el Plan en demostrar que no se iban a perjudicar ni las zonas clásicas españolas de secano ni Portugal. Para demostrarlo se verificó un minucioso estudio de las variaciones de caudal entre los estiajes y las grandes avenidas. Se consideró que no había daño, porque lo que se regularía serían los grandes caudales del invierno, que efectivamente quedarían mermados sin consecuencias, mientras que, por ejemplo, el caudal del estiaje del Tajo se elevaría a 15 m³ por segundo a 25 m³. Llegó así a sostenerse por Lorenzo Pardo que si los interesados no se hubiesen enterado por los periódicos del trasvase, no hubiera apreciado cambio favorable alguno.

La administración de estos caudales hídricos exigiría, para Prieto y Lorenzo Pardo, volver a poner en marcha buena parte del sistema de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas de la Dictadura. Del mismo modo, decían, que en la Confederación del Ebro se hizo posible que confraternizaran, dentro de un nuevo regionalismo, castellanos, navarros, aragoneses y catalanes, creían posible llegar a crear una Confederación Levantina de seis provincias, de Castellón a Almería, que penetraría por Albacete hacia la Mancha —zona ésta que se beneficiaría de las aguas derivadas por debajo de Buendía y Entrepeñas hasta la altura de Alarcón, que se pasarían a conectar por un canal que recogería aguas del Cigüela y del Záncara para regar Albacete—, con posibilidades grandes de acción conjunta regional.

Así se conformaba un gran plan a largo y medio plazo. Su portillo lo constituyó el artículo 26 de la Ley de Presupuestos entonces vigente que señalaba

que “el Ministro de Obras Públicas deberá presentar a las Cortes antes del 31 de marzo de 1933 un plan de obras hidráulicas para riegos”. Con evidente retraso, éste llegó a las Cortes Constituyentes en los primeros días de junio de 1933. Venía, por piques de cuerpos y competencias, informado desfavorablemente, en abril de 1933, por el Consejo de Obras Hidráulicas. Se preveían trabajos por un valor de 5.000 millones de pesetas. Pero el primer bienio ya agonizaba.

Cuestión complementaria, pero de importancia grande en relación con la estructuración de nuestra economía, fue la de la conexión que entonces comienza a insinuarse entre este plan de riegos y embalses con capacidad hidroeléctrica notable, y la creación de una industria española del nitrógeno. Así los regadíos tendrían también abastecimiento nacional de abonos, con lo que el nacionalismo económico se apuntaba un nuevo tanto.

Sin embargo, los intereses agrarios comenzaron a señalar los problemas de coste que de ello se derivarían. Resultan especialmente claros los editoriales *El nitrógeno y la agricultura nacional* y *Frente al proyecto de ley del nitrógeno*, aparecidos en *El Debate*, sucesivamente, los días 18 de abril y 5 de mayo de 1933. En contra de esto, el Consejo de Economía Nacional señaló las posibilidades que ofrecía la “nacionalización de la industria del nitrógeno”, que se haría a través de una entidad de derecho público, el Instituto del Nitrógeno.

Falta sólo por señalar otra gran tarea en la que se embarca Prieto. Ya he señalado su reticencia frente a los ferrocarriles. Su ortodoxia financiera provocó, como ya he señalado, una considerable irritación en los medios sindicalistas ferroviarios afines a su partido. ¿Por qué cambió?

Precisamente la preocupación por el problema del paro es lo que va a determinar la alteración en su talante, y la búsqueda de unas nuevas estructuras en las que volcarse. Por supuesto que para esto no contemplaba la construcción indiscriminada de ferrocarriles. Precisamente también en su importante discurso, como Ministro de Hacienda, ante la Asamblea Nacional de Fuerzas Vivas contra el Paro Forzoso, había declarado lo que sigue el 8 de octubre de 1931, y tras alarmarse con la cifra de 502 millones de déficit posible presupuestario para 1931 —con rebaja de 100 millones respecto a otra estimación—: “Tengo, y en esto expreso un convencimiento meramente particular, la creencia de que parte de las obras públicas, singularmente algunas de carácter ferroviario que se están realizando, no serán fuertemente impulsoras del desarrollo de la riqueza pública; que aquellas alegrías... han acumulado una realización de obras en pugna con la potencia financiera del país que tiene sus límites y su grado de resistencia y que por estas alegrías se ha acometido la construcción de estos ferrocarriles que cuando empiecen a explotarse serán una carga formidable para

el Erario Público. Sostengo este criterio que me ha deparado horas muy poco gratas, porque entiendo que parte de estas obras ferroviarias, cualesquiera que fuese su estado de construcción, debían suspenderse. Naturalmente, esto era la destrucción de grandes ilusiones comarcanas; era también una herida a intereses muy respetables, vinculados a la realización de estas obras; pero creo que salta a la vista que nuestros recursos no consienten el proseguimiento de aquellas alegrías, en cuyos gestores hubo un grado muy lamentable de ofuscación”.

Mas el paro madrileño, con toda su trascendencia social y política, le llevó a estudiar cómo remediarlo y cómo, derivado de ello, dejar una herencia estable.

Esta solución del tema madrileño coordina planes de Prieto y planes del Ayuntamiento de Madrid, del que era alcalde entonces Pedro Rico. En noviembre de 1932 parecía estar ya todo tan coordinado, que Indalecio Prieto pudo exponer lo que se proyectaba por los micrófonos de Unión Radio el día 23. Constituían lo programado tres partes esenciales. Por un lado, una red de enlaces ferroviarios dentro del casco urbano de la capital. Se construía una nueva estación del Norte en el término de Fuencarral, donde hoy se alza la denominada de Chamartín. Desde ella partían una línea férrea hasta la estación clasificadora de Las Rozas-Las Matas, por un lado, y, por otro, una línea subterránea por debajo de la Castellana, Recoletos y Prado, hasta alcanzar la estación de Atocha, de MZA. Esta, gracias al enlace de Villaverde, eliminaría la estación de las Delicias. Pasaban así a Atocha los servicios de la Compañía del Oeste de España, esto es, los que de Madrid iban a Cáceres y Portugal.

Por otra parte, en los terrenos donde se había instalado el Hipódromo de la Castellana, conectados con la red subterránea bajo la Castellana, se construirían varios palacios para departamentos ministeriales: el de Obras Públicas, el de Agricultura y la Dirección General de Seguridad constituirían el núcleo de lo que pasaría a denominarse Nuevos Ministerios. Este fue uno de los pocos proyectos de Prieto que alabó Azaña. El 15 de abril de 1933 escribiría éste: “Procuró que esta obra se lleve con celeridad, dándole alas a Prieto, y a fin de que las cosas queden en tal estado que no pueda detenerse ni rectificarse el plan de conjunto, que será muy bueno. Sacaremos a Madrid del *patio* de la Cibeles y del *corredor* de la calle de Alcalá”.

La tercera pieza de esta gran tarea consistía en una nueva urbanización de Madrid, pues a la urbe tradicional se adicionaban toda una serie de municipios hasta llegar a incorporar la denominada *área de la Sierra* a la vida ordinaria de los madrileños. Para eso era esencial la electrificación de los trazados Ma-

drid-Avila y Madrid-Segovia. Este tema, como el del nitrógeno, se combinaba con el general de los suministros eléctricos. El 8 de febrero de 1933 Prieto provocó una reunión entre representantes de la Compañía del Norte, Presidente de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, Presidente de la Cámara Oficial de Productos y Distribuidores de Electricidad, y representantes de las compañías Hidroeléctrica Española, Saltos del Duero, Unión Eléctrica Madrileña y Saltos del Alberche. Aunque existía un sobrante energético importante, la magnitud de la obra podía originar un incremento de alguna tentación monopolística para así obtener mayores beneficios. Prieto, en la reunión, advirtió a las empresas eléctricas que no toleraría ninguna veleidad que concluyese en una confabulación para subir el precio del fluido.

Esta gran obra fue inmediatamente muy combatida. Incluso he de decir que los ataques cayeron en la ferocidad y en la chabacanería. Tentado estuve de traer, para proyectarlas, una selección de caricaturas políticas que, contra esta transformación de Madrid, aparecieron en los órganos de opinión más variados.

La acusación más corriente era la de que se trataba de un despilfarro, fruto de una “megalomanía proyectista”, con frases que hemos vuelto a leer, renacidas una y cien veces, manejadas por tirios y troyanos, y no apoyadas en estudio ecuaníme alguno. La última vez, con motivo del enlace Asturias y León por el túnel del Huerna. En el republicano *Ahora* se podía escribir el 6 de enero de 1933 —Prieto acababa de ampliar su declaración de noviembre— que estos enlaces ferroviarios tenían graves inconvenientes: su coste y otras deficiencias que motivan que “lo que significa en Madrid novedad, en París se desecha”, porque “responde a un género de tráfico que ya no existe”. Insistimos que transcribir estas críticas, tras las que, como ya he señalado, se agazapaban a veces intereses muy concretos de tipo privado, carece de sentido. La colaboración de técnicos y de artistas en todo esto fue muy importante. La impronta de Secundino Zuazo ha quedado para siempre en los terrenos del viejo Hipódromo; desde 1944, la electrificación creó la necesidad de alterar la administración metropolitana madrileña; finalmente, los enlaces ferroviarios se construyeron de acuerdo, en sus líneas esenciales, con lo proyectado en 1933 de modo definitivo, porque el 13 de febrero de ese año se aprobó todo el proyecto.

A partir de los momentos finales de la primavera de 1933 ya no es posible encontrar nada más en la gestión económica de Prieto. El primer bienio político llegaba a su final. El 8 de junio se planteó la crisis total. El día 10 es llamado Prieto a formar Gobierno, pero fracasa inmediatamente. Desde ahí comienza su acercamiento, para no lograrlo jamás, a la Presidencia del Gobierno español. Azaña inicia el 12 de junio el que iba a ser su postrer gabinete, y en el que Prieto continúa en la misma cartera. Tras un breve y agitado paréntesis, el 9 de

septiembre de 1933 definitivamente se abrió la crisis ante él, y el día 10 concluyó la gestión de Prieto en Obras Públicas.

Cayó éste políticamente, pero su obra permanece de modo tal que ha ingresado, por méritos evidentes, en el panteón de los grandes ministros que han sido, además, colosales demiurgos de nuestra economía, y cuyas obras palpamos cada vez que nos acercamos a la estructura económica actual. Son los Mendi-zábal, los Madoz, los Mon, los Echegaray, los Cánovas, los Villaverde, los Navarro Reverter, los Maura, los Calvo Sotelo, los Guadalhorce, los Prieto, los Larraz, los Suances.

Hora es, me parece, de que reconozcamos, sin la menor restricción mental, este señero puesto a Indalecio Prieto. Este verano he descubierto a un poeta español, Angel González. En su *Una Antología* leo:

Te tocó un tiempo amargo.
Pasó el tiempo.
Pero la huella de sus manos sucias
permanece en tu frente.

Hora es ya de que borremos esa huella. Yo, en nada relacionado con la militancia política a la que sirvió Prieto, he procurado hacerlo hoy, en la medida de mis fuerzas, cuando se celebra el Centenario de su nacimiento.