

IVÁN PORTUGUÉS MOLLÁ*
JOAN F. MATEU BELLÉS*

RÍO Y SUBURBIO: EL CAUCE DEL TURIA
EN LA VALENCIA DE LA AUTARQUÍA
(1939-57)

*“La ciudad moderna ha querido
expulsar la naturaleza
hasta sus confines,
sin lograrlo”*

Josefina Gómez Mendoza (2003)

RESUMEN

Durante la primera posguerra el tramo del Turia a su paso por Valencia sufrió una notable degradación. La instalación de barraquismo y la generalización de *prácticas abusivas* transformaron el cauce en un alargado suburbio, cuyo gobierno superó las capacidades de las autoridades hidráulica y municipal. La riada de 1949 demostró la vulnerabilidad del sistema y marcó un punto de inflexión en favor de las obras de defensa y embellecimiento del río en su tramo más urbano.

PALABRAS CLAVE: Río Turia, Valencia, suburbio, prácticas abusivas, higienización, canalización.

ABSTRACT

RIVER AND SUBURB: THE TURIA RIVERBED DURING THE AUTARKY (1939-57)

During the first postwar years the section of the Turia River in Valencia suffered obvious degradation. The settlement of shanty towns and the generalization of aggressive practices transformed the channel into an elongated slum, whose administration was quite beyond the capacities of the hydraulic and municipal authorities. The river flood of 1949 proved the vulnerability of the system and was the inflection point in favor of defensive works and the embellishment of the river in the most urban stretch.

KEY WORDS: Turia River, Valencia, slum, aggressive practices, hygienization, canalization.

* Departament de Geografia. Universitat de València
Fecha de recepción: julio 2012. Fecha de aceptación: noviembre 2012

INTRODUCCIÓN

Al paso por las ciudades, los ríos no son solo obra de la Naturaleza sino de actuaciones hidráulicas dirigidas a la regulación y estabilización de unas márgenes cada vez más integradas en la trama y el imaginario urbanos. En la región mediterránea los cauces fluviales, a menudo casi secos, acogen además usos productivos, recreativos e incluso simbólicos. El estado y los usos del río son un espejo de su entorno urbano y no se entienden aislados del contexto político, social y administrativo. En otras palabras, las etapas evolutivas de una ciudad producen con bastante celeridad auténticas metamorfosis territoriales y paisajísticas del río. Es el caso del Turia en la Valencia de la autarquía.

EL TRAMO URBANO DEL TURIA

En la década de los cuarenta Valencia (450.000 habitantes según el censo) había ocupado el ensanche decimonónico y trataba de completar el delimitado a principios del siglo XX. Era una ciudad dispersa e inacabada, que carecía de toda racionalidad y que había deslocalizado usos y funciones hacia la caótica periferia, entonces en pleno crecimiento (LLOPIS y PERDIGÓN, 2010). Sin embargo, la barrera física y psicológica del río seguía limitándola por el norte (ROSSELLÓ, 1999). En la otra margen había edificios históricos (San Pío V, convento de La Trinidad), diversos complejos (Patronato, cuarteles, Exposición Regional), paseos (Alameda) o jardines (Real, Monforte) y la expansión radial se ajustaba a las principales vías de acceso (TEIXIDOR, 1982). Un conjunto de nueve puentes, cinco de ellos históricos, y dos pasarelas, resaltaba su condición fluvial (Fig. 1).

El cauce urbano del Turia, que comprendía los últimos 7 kilómetros de su *Itinerario*, arrancaba en l'Assut de Rovella, el último de la Huerta. A partir de allí, muy cerca de la Cárcel Modelo, situada en la margen derecha, adoptaba la dirección NE. En frente, la huerta de Campanar, cuyo núcleo distaba un kilómetro del cauce, se encontraba con el río sin solución de continuidad (Fig. 2). El Turia, tras describir una amplia curvatura que abrazaba la ciudad histórica, la abandonaba en el puente del Ferrocarril o Pont de Ferro. Poco después, sus aguas quedaban represadas, por última vez, en l'Assut de l'Or. Finalmente, desplazado y constreñido por las sucesivas ampliaciones del puerto, desembocaba al norte de la pedanía marítima de Nazaret. Sólo una pequeña sección estaba canalizada en sus dos márgenes. La mayor parte correspondía al tramo donde la *Fábrica Nova del Riu*, en una encomiable empresa de dos siglos, sustituyó los antiguos paredones por nuevos pretils (MELIÓ, 1991; CARMONA, 1997; TEIXIDOR, 2004):

“la obra de los pretils del río es verdaderamente colosal, labrada para salvar las inundaciones a la ciudad y hecha después de los puentes, comenzando por el lado de la ciudad al centro (entre los de la Trinidad y el Real, 1591-92) y ampliándose sucesivamente hasta alcanzar en 1729 la extensión actual de 7.039 metros desde la cruz de Mislata, al W, hasta Monteolivete, al E, todo ello con paseo de acera junto al barandal. Al lado opuesto o N del río el dique es bastante más corto, cogiendo sólo el espacio de los cinco puentes de piedra y un largo total de 2.772 m, terminado en 1789” (TORMO, 1923, 126).

En tiempos más recientes se habían ejecutado nuevas obras para estabilizar la orilla izquierda; aguas arriba, el muro que acompañaba al puente y el camino de Tránsitos; aguas abajo, el pretil que unía la histórica canalización con el puente de Aragón, y aquel con la calle de Penyarroja, “la cual, junto con unos establecimientos industriales, se aden-

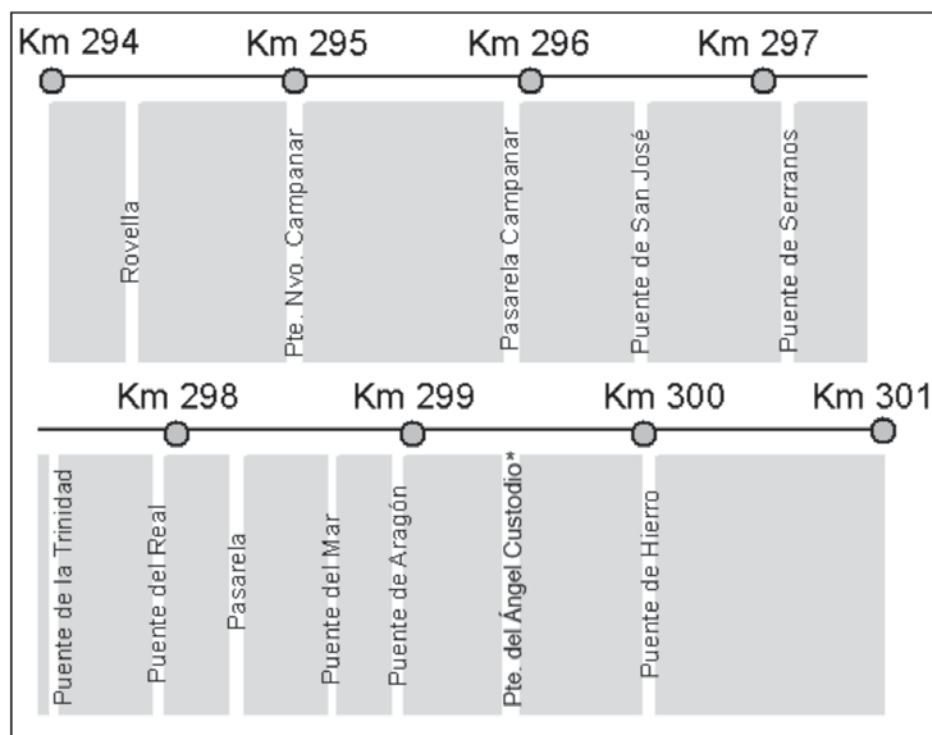


Figura 1: Relación de puentes y pasarelas sobre el Turia en Valencia (1946). Fuente: *Itinerario del río Turia*, ACHJ-Valencia (Adaptación) *El puente del Ángel Custodio fue inaugurado en 1948.

tra en el cauce, produciendo un estrechamiento que se proyecta rectificar"¹. Más allá, los barrios de Campanar, primero, y els Poblats Marítims, en la desembocadura, quedaban expuestos a los recurrentes desbordamientos.

En un marco socio-económico complicado, el dominio fluvial seguía disputado entre el Ayuntamiento y la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ), ambos interesados por su control (el primero como responsable del gobierno de la ciudad y el segundo como gestor del comportamiento hidráulico del canal). El Consistorio invocaba un antiguo privilegio real (1283) por el cual todas las *ramblas* desde el puente de Quart hasta el mar fueron concedidas al común de la ciudad. Por su parte, la Ley de Aguas otorgaba las competencias sobre dominio público fluvial a la CHJ: la R.O. de 28 de junio de 1921 y el Real Decreto-Ley de 7 de Enero de 1927 indicaban que el dominio público comprendía "todas las corrientes naturales de agua y sus álveos cualquiera que sea la longitud y anchura de sus cauces y la mayor o menor extensión que alcancen sus avenidas". En cuanto a la ocupación del cauce, "si la parcela está alcanzada e inundada por las mayores crecidas ordinarias (...) está enclavada en terreno de dominio público por tener carácter

¹ *Las Provincias*, 16 octubre 1941.

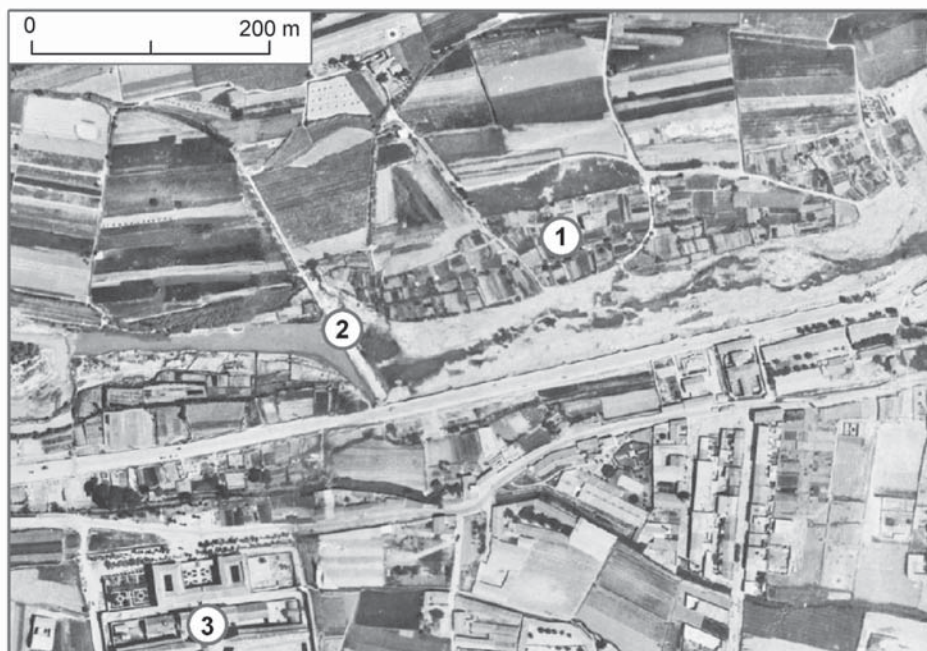


Figura 2: Arranque del tramo urbano del Turia. Se advierte la ausencia de pretil en la margen izquierda. En la fotografía: 1) huertas de Campanar; 2) presa de Rovella; 3) Cárcel Modelo. Fotografía aérea de 1944.

de ribera". La Ley también afectaba a las zonas laterales de transición, pues según el artículo 31 "el dominio privado de los álveos de aguas pluviales no autoriza para hacer en ellos labores ni construir obra que puedan hacer variar el curso natural de las mismas en perjuicio de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda causar daños". Los hitos del cauce, ajustados a imprecisos deslindes y a menudo desplazados a conveniencia de los usuarios, delimitaban un dominio público regresivo y una ocupación privada cada vez más invasiva. En consecuencia hubo una consolidación de *prácticas abusivas* muy próximas al río (actividad industrial, extracción de áridos o cultivo de márgenes), ante la permisividad de la CHJ.

El presente artículo analiza una doble dimensión del Turia en la Valencia de la autarquía. Por una parte considera su función hidráulica a través de los discursos oficiales sobre la necesaria higienización, los proyectos de canalización y las escasas obras ejecutadas. De otra, documenta el proceso de *suburbialización* de un lecho poblado por centenares de infraviviendas y degradado por el urbanismo de posguerra. Ambos aspectos no eran independientes de la proximidad del río a la ciudad, por lo que, a efectos expositivos, se distinguirán hasta tres secciones: desde l'Assut de Rovella hasta el Puente de San José; desde éste al Pont de Ferro; y desde allí hasta la desembocadura. De otra parte, la extraordinaria riada de 1949 (PORTUGUÉS, *in hoc volumine*) supuso un punto de inflexión en la gestión del lecho, razón por la cual convendrá distinguir dos etapas en el Turia de la autarquía: una primera desde 1939 hasta la riada de 1949 y, a partir de entonces, una

segunda que culminó con la gran riada de 1957. Una abundante y dispersa documentación ha permitido un análisis pormenorizado del cauce. Entre otros, se han estudiado las fotografías aéreas de 1944 y 1956, instantáneas de época y el *Plano (1:500 y 1:2.000) del término municipal de Valencia (1929-1944)* (LLOPIS y PERDIGÓN, 2010). Se ha completado la información con una amplia revisión de prensa y la consulta de numerosos expedientes administrativos y proyectos técnicos en el archivo de la CHJ.

EL RÍO POBLADO DE LA PRIMERA POSGUERRA (1939-1949)

Durante la Guerra Civil Valencia y su Huerta fueron tierra de acogida para muchos evacuados de las zonas de lucha. Cuando terminó la contienda, no todos regresaron a sus lugares de origen. Hubo además un amontonamiento de recién llegados durante el quindenio de posguerra que escapaban de la miseria rural. Los bajos salarios, la escasez de empleo y la incapacidad de construcción de alojamiento barato al ritmo necesario produjeron un extenso chabolismo que llegó a penetrar en la ciudad a través del cauce (PÉREZ PUCHAL, 1978, 11). El Turia se transformó en un alargado suburbio. La dimensión del barraquismo y las *prácticas abusivas* vinculadas al urbanismo de posguerra incrementaron la degradación del río y agravaron la tragedia, a menudo ignorada, de la riada de 1949.

Discursos de higienización y proyectos de encauzamiento

Las preocupaciones higienistas sobre la degradación de los tramos fluviales urbanos habían aparecido en Europa occidental en el primer decenio del siglo XIX vinculadas al crecimiento de la actividad industrial y la pérdida de calidad de las aguas. Los diagnósticos médicos fueron seguidos de intervenciones inspiradas por la denominada ingeniería sanitaria. La cuestión llegó a España más tarde. Un ejemplo destacado fue la canalización del Manzanares en Madrid, una actuación de las primeras décadas del siglo XX, que fue reanudada por el ministro Peña² en la primera posguerra. En Valencia hubo cierto mimetismo respecto a aquel proyecto; la propia Dirección General de Obras Hidráulicas (DGOH), el Ayuntamiento, los síndicos agrarios y otros interesados por el ornato de la ciudad convenían en la necesidad del más completo encauzamiento del Turia.

Por ello José Luis Elío visitó (1936) las obras de saneamiento y embellecimiento realizadas en el Manzanares para redactar el *Proyecto de Mejora del Encauzamiento y Saneamiento del río Turia (Modificación de la Presa del Oro)*. El ingeniero planteó abrir un lecho menor y construir un muro en l'Assut de l'Or para evitar encharcamientos "perjudiciales para la salubridad pública" y dar al río "un aspecto más agradable que el que actualmente ofrece, impropio a todas luces de una capital de la importancia de Valencia". Sin embargo, la avenida de octubre de aquel año, que modificó profundamente el lecho, y el curso de la Guerra Civil, impidieron su ejecución³.

Acabada la guerra el presidente del Sindicato de regulación del Turia solicitó (noviembre de 1939) al ministro de Obras Públicas la canalización de unos 20 km entre

² En sus memorias, el ministro Alfonso Peña (1954) indicaba el interés del propio Franco en el asunto: "Esta parte tan descuidada de la ciudad, podía ser una de las más bellas si el río tuviera su buen aspecto canalizado y las urbanizaciones de sus márgenes fueran adecuadas". Finalmente el proyecto adoptó carácter de Ley.

³ A pesar de las dificultades, en septiembre de 1937 se aprobó definitivamente el proyecto (ACHJ-Sitjar, Almacén 0 [sin clasificar]), momento en el cual Valencia era capital e imagen de la II República.

los azudes de Moncada y de l'Or para evitar pérdidas del caudal destinado a riegos. En junio de 1940 el alcalde exigía "la reforma, el encauzamiento, la urbanización y la higienización o saneamiento del río Turia" a su paso por la ciudad; la DGOH autorizó la inclusión de tales peticiones en el anteproyecto de canalización (GARCÍA LABRANDERO, 1949)⁴.

Por su parte, Martín Domínguez (1941), entonces concejal del Ayuntamiento, pretendió orientar una corriente de opinión sobre los retos de la *Valencia del futuro*, entre los que incluía los valores del río:

"(...) Quisiera empezar por el caso del cauce del Turia. Urbanización del río, como se ha venido llamando el problema. Conozco bastantes proyectos. Mas hay que convenir sobre la verdad siguiente: para un río hay un solo y único ornato verdadero: el agua (...). Imaginad, en cambio, la belleza de una Valencia cruzada por un río vivo. Yo no sé si habrá medio de devolverle agua al viejo Turia sin quitársela a la huerta. Difícil. Casi imposible. Sobre el cauce seco se imaginan mil fantasías de céspedes y parques, con una canalización central, reducción en cemento a riachuelo. Me son particularmente antipáticas esas canalizaciones fluviales. Se me antoja que es enyesar los ríos (...) Son canalizaciones de ortopedia".

No obstante, estos y otros cualificados pronunciamientos no consiguieron la ejecución de ninguna mejora, una circunstancia que incomodaba a la DGOH. Así, en marzo de 1942 Primitivo M. Sagasta, director general, en una carta al ingeniero director de la CHJ, Fausto Elío, acusaba de inoperancia al organismo y le urgía a ejecutar el anteproyecto de higienización y ornato que tres años antes ya había autorizado: "con la memoria y láminas que le adjunto; se enterará usted del estado lamentable, por no decir vergonzoso, en que se halla el cauce del río al pasar por la ciudad, y de lo que a mí se me ha ocurrido puede hacerse. (...) Se aprovecharán por completo para riego las aguas del río; se saneará el cauce y con ello ganará la higiene de la población: y, además y principalmente el ornato y belleza de ésta cual corresponde a su categoría de ser la tercera capital de España". Su ejecución parecía viable "con la ventaja del paro obrero, pues son trabajos de empleo de muchos jornales y pocos materiales"⁵.

El futuro del Turia también fue abordado en el Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura (PGOVC) de 1946, que preconizaba urbanizar el cauce y devolver el esplendor a la fachada fluvial. Germán Valentín-Gamazo, director del equipo técnico, veía posible "hacer a lo largo del río, vías importantes de tráfico". En la acuarela que ilustraba el proyecto "se muestra un paisaje ribereño apacible pero irreconocible, más cercano a las imágenes de los ríos mesetarios, acotado por arquitectos historicistas surgidos en el clima nacionalista de la etapa inmediatamente posterior a la Guerra Civil" (LLOPIS, 2010). El cauce se estrechaba con la desaparición de pretilos y la consolidación de paseos arbolados en ambas márgenes junto al agua, que fluiría por un canal menor. Los redactores del Plan pensaban que la próxima inauguración del pantano del Generalísimo evitaría las inundaciones más peligrosas.

Muy diferente fue el planteamiento del ingeniero Eustaquio Berriochoa, sobre el que recayó el encargo de la Comisión de Enlaces Ferroviarios del Ministerio de Obras Públicas para resolver la cuestión de los accesos y en especial el problema de los pasos a nivel. La *Solución del Plan Berriochoa* (1946) preveía el desvío del río hacia el sur de la ciudad y el aprovechamiento del lecho liberado y el nuevo canal para la reordenación

⁴ El 14 de Diciembre de 1939 fue autorizado por la DGOH el anteproyecto, que llegó a ser explicado en el ayuntamiento.

⁵ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Cartas, Fausto Elío.

ferroviaria. Sin embargo, la difícil situación de posguerra y la incredulidad de los políticos congelaron el proyecto por entonces.

Pasaban los años y los discursos y planes no se traducían en obras ejecutadas. Ante la inoperancia de la administración, el alcalde pidió (agosto 1948) a la CHJ la continuación del encauzamiento del Turia allí donde no existía (GARCÍA LABRANDERO, 1949), siendo prioritario el pretil izquierdo de la sección entre l'Assut de Rovella y el puente de San José, en el barrio de Campanar. Un año después, Antonio García Labrandero comenzó la redacción del *Anteproyecto de encauzamiento del río Turia a su paso por Valencia* con el fin de resolver las viejas cuestiones del río, pues "no puede ser más desconsolador el actual aspecto del río Turia a su paso por la bella ciudad de las flores".

El cauce convertido en suburbio

El sangrado del Turia en los sucesivos azudes de la compleja red de acequias de la Huerta, a las puertas de la ciudad, producía una *sequía crónica*, acrecentada por el estiaje mediterráneo, que amplificaba la imagen de rambla desmesurada⁶. La reducción drástica del caudal del Turia –de modo que la función hidráulica quedaba restringida a episodios de crecidas– facilitó la ocupación del cauce con infraviviendas y la explotación de sus recursos: extracción de áridos, corta de cañas, pastoreo, cultivos, etc. Al tiempo que se consolidaron aquellos usos y abusos, el río quedó reducido a una cloaca inmundada. En consecuencia, los valores patrimoniales, y en general la vista septentrional de la ciudad, tan elogiados por viajeros y a menudo plasmados en grabados o fotografías (ROSSELLÓ, 1999), padecieron una notable degradación. En la práctica, la realidad distaba mucho de los discursos oficiales.

i) Los huertos del Turia

Durante los primeros años de posguerra decenas de solicitudes individuales y colectivas reclamaron a la CHJ poder cultivar pequeños huertos en el Turia. Se acogían a antiguas concesiones de explotación de parcelas donde producían "patatas, boniatos, tomates, pimientos, acelgas, cebollas, ajos, espinacas, coles, repollos, nabos, carlotas, judías, guisantes, habas, maíz, etc.". Los peticionarios defendían una actividad transmitida "de padres a hijos" y de la que dependía "el bien de sus economías". La CHJ lo negaba: "a principios de siglo solamente se había invadido el cauce en el tramo que se extiende entre el azud de Rovella y el comienzo del muro de encauzamiento de la margen izquierda en la alineación del camino de Burjassot"; "por el año 1914 comenzó el avance de los cultivos hacia el puente de San José hasta el que llegaron por el año 1916 (...); aunque el municipio era opuesto a estos cultivos oficialmente, se toleraron a partir de esta fecha por ser los cultivadores electoreros republicanos; partido que entonces dominaba en el Ayuntamiento"⁷.

En la ya citada carta a Fausto Elío (1942), Primitivo Sagasta le exponía: "hay un asunto que me preocupa (...) y no sé cómo abordarlo. Es el asunto de los cultivos en el cauce del Turia a su paso por Valencia y en las proximidades. Estas tierras cuya extensión debe de ser de un número elevado de hectáreas bien cultivadas (...). El afán de los cultivadores

⁶ Algo similar ocurre con el Segura en Murcia, sobre el que Calvo (1997) apunta que "resulta así muy frecuente el hecho de que un exiguo canal apenas ocupe el caudal de estiaje, contrastando con la magnitud total del cauce, que sin embargo no llega en ocasiones a ser capaz de contener las aguas de crecida".

⁷ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-97 Exp. 1028.

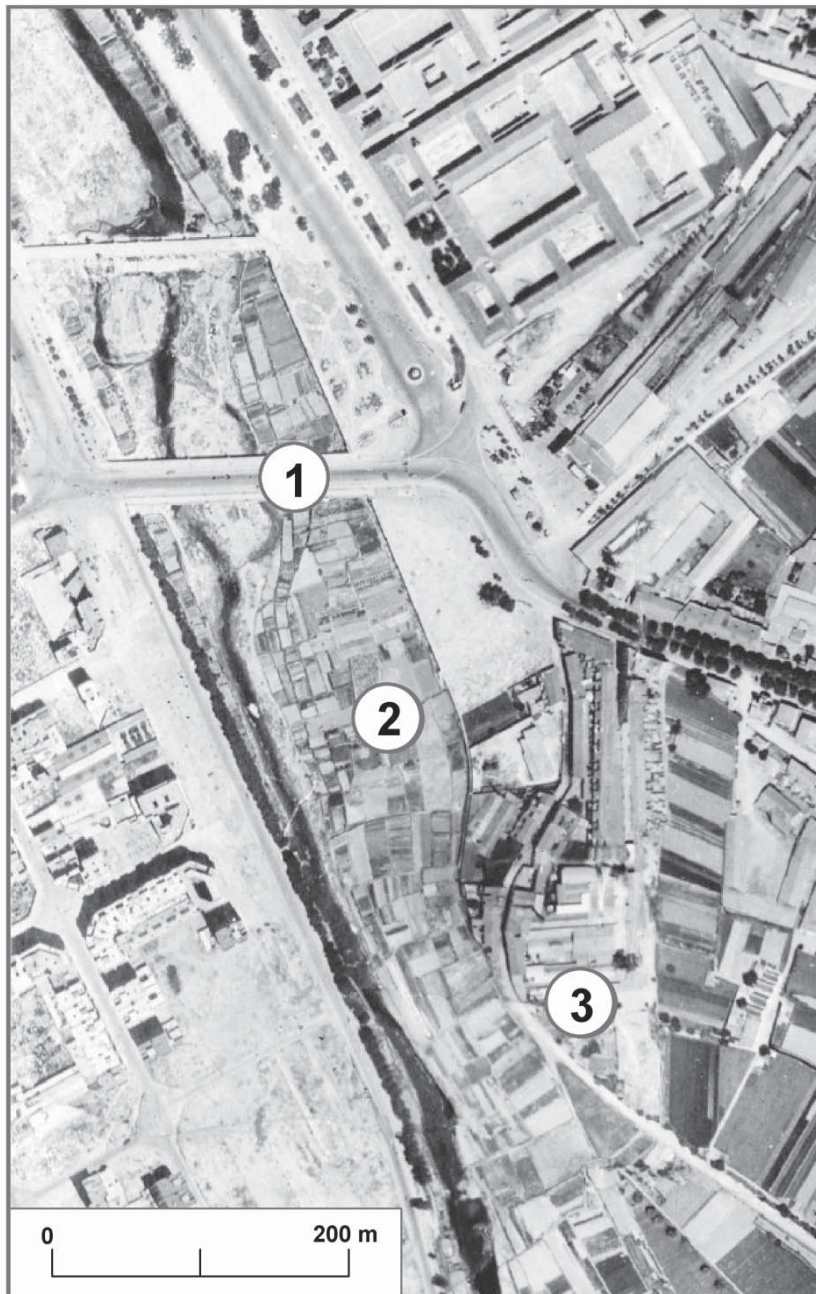


Figura 3: Turia en el barrio de Penyarroja. En la fotografía: 1) puente de Aragón; 2) huertos en el cauce; 3) complejo industrial. Fotografía aérea de 1944.

[8]

de sacar sus tierras del nivel de las avenidas hacen que, parte artificiales, parte por aportación natural del río, unido (...) a los obstáculos que ponen a la corriente, producen una elevación del terreno que disminuye el cauce" y, consecuentemente, "ha alcanzado casi el nivel de las calles de Valencia" (Fig. 3). En una respuesta muy de circunstancias, Elío defendía la construcción de un canal central desde Rovella de modo que "en la nueva sección del cauce podría consentirse a los actuales cultivadores que modificasen sus campos en relación con el perfil correspondiente".

Los cultivos en el cauce del Turia no fueron un fenómeno exclusivo de Valencia. La CHJ reconocía que "se da en todos los cauces y ramblas que desaguan en las proximidades de Valencia, cuyos álveos amplios al atravesar los terrenos agrestes de la parte más alta de su recorrido, se esfuman al llegar a la zona baja, donde ha habido posibilidad de cultivarlos, obteniendo cosechas en largos períodos que median entre catastróficas crecidas". En la misma llanura, la riada del Carraixet de 1949 inundó el norte de la Huerta, en parte, "por invasión del mismo por cultivadores que en el transcurso de los años han ido estrechándolo y elevando sus campos para librarse de las pequeñas avenidas, hasta hacerlo desaparecer". Al sur, el alcalde de Massanassa denunciaba (mayo de 1950)⁸ que en el cauce del barranco de Chiva se construían casetas y se cultivaban campos, lo que "supone un obstáculo para la normal marcha de las aguas y un peligro en caso de avenidas". La CHJ denunciaba abusos similares en los términos de Paiporta y Catarroja, donde la invasión de campos suponía terraplenados y elevación de la solera⁹.

ii) *Las marcas de la actividad extractiva*

La extracción de áridos, de larga tradición en el Turia, se dedicaba a la construcción de obras en la ciudad¹⁰. Ante la intensidad de la actividad, en 1940 la CHJ dispuso que los propietarios de terrenos lindantes con cauces públicos no podrían extraer gravas y arenas, ejecutar obras, cortar cañas o arrancar árboles sin su debida autorización¹¹. Desde entonces, las peticiones fueron constantes¹². Las extracciones modificaban la capacidad hidráulica, degradaban los valores paisajísticos e incluso amenazaban puentes y pretilos (Fig. 4). Así, en 1944 el presidente de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos Artísticos solicitó que se tomaran las prevenciones necesarias para evitar que los hoyos y las extracciones pudieran perjudicar tan valioso patrimonio¹³. En su descargo, la CHJ señalaba que, entre las condiciones para la explotación, "figuran siempre las de separación de las obras emplazadas".

Ese mismo año, el jefe del Batallón de Transmisiones solicitó 50 m³ de gravas y arenas entre los puentes del Real y del Mar para obras en el cuartel¹⁴. La CHJ lo autorizó con

⁸ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-58, Exp. 645.

⁹ Estableciendo un paralelismo, el ingeniero director afirmaba que "este caso se da especialmente en Murcia cuyo río Segura va encajado entre márgenes distantes 20 m, que desborda en cuanto tiene lugar alguna crecida de importancia" (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-97 Exp. 1028).

¹⁰ Cavanilles (1795) ya lo documentó: "el piso de las calles, compuesto de arena gorda y chinas calizas que sacan del río se reduce en poco tiempo á polvo ..., formando una materia tan útil para el campo, que los labradores la prefieren a otros abonos; (...) la policía obliga a los labradores a entrar una carga de las dichas arenas y chinas para poder sacar otra de estiércol y polvo".

¹¹ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-2, Exp. 26.

¹² Fausto Elío asumía que "escaseando en las proximidades de Valencia arena para las numerosas edificaciones que en la actualidad se están construyendo la extraen del cauce del río Turia", aunque reconocía que "habrán de dictarse disposiciones para evitar conflictos y reclamaciones" (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Cartas, Fausto Elío).

¹³ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-12, Exp. 278.

¹⁴ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. 1944, Exp. 293.



Figura 4: Las extracciones en el cauce provocan hoyos y otras irregularidades entre el Puente del Real y la Pasarela de la Exposición. Al fondo, parcelas cultivadas (hacia 1910). Fuente: Fondo Tívoli.

una serie de condiciones que serían comunes a resoluciones posteriores: las extracciones se harían dentro de los terrenos de dominio público a más de 15 m de las márgenes y a 25 m de los puentes; no podrían efectuarse excavaciones de más de 2 m de profundidad y todas ellas tendrían fácil desagüe para evitar encharcamientos y descomposición de las aguas; no podrían verterse en la corriente los productos residuales sino que se utilizarían para rellenar las excavaciones; no se podrían vender los materiales extraídos y, por último, la autorización se concedía por el plazo de un mes durante el cual la Jefatura realizaría un estricto seguimiento de los trabajos. Mientras tanto, el Ayuntamiento, enfrentado a la CHJ¹⁵, insistía en prohibir las explotaciones y denegar todas las autorizaciones:

“no hay manera de cuidar que el aspecto urbano de la ciudad en la zona atravesada por el río tenga las características mínimas exigibles para una urbe de la importancia de la nuestra, ni puede evitarse el espectáculo de los trabajos que se realizan constantemente en el río; de otra, las oquedades, amontonamientos, etc., en que dejan las operaciones de extracción el cauce del día, y finalmente la caída constante de arena y grava en la vía pública en cantidades mayores, precisamente en los puntos de acceso al río (...) con los peligros para la salud pública del encharcamiento de las aguas en las desigualdades del cauce”¹⁶.

¹⁵ En julio de 1940 el alcalde elevaba instancia a la CHJ junto con un informe del Archivero Bibliotecario en la que solicitaba que no se modificara el “régimen tradicional de que sea el Ayuntamiento el que dé las autorizaciones para dichas extracciones” al tiempo que se denegaran las peticiones formuladas para la extracción en el río y se dejaran sin efecto las ya expedidas (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-2, Exp. 25).

¹⁶ La respuesta de la CHJ fue inmediata: “nos sorprende en gran manera el enorme interés que se ha despertado en los dirigentes del Ayuntamiento, desde que la Superioridad dictó su resolución de 17 de Octubre de 1939, por que el cauce del río Turia presente aspecto agradable y reúna condiciones higiénicas inmejorables, siendo así que, ni antes de dicha fecha, ni después de ella, no ha hecho absolutamente nada (...)”. (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-2, Exp. 26).

iii) *El barraquismo ocupa el cauce*

El chabolismo, un fenómeno común en la periferia de las ciudades españolas durante la posguerra, tuvo rasgos propios en Valencia. Los pisos de la ciudad resultaban inasequibles para la clase obrera, por lo que ésta debió buscar su morada, en su mayor parte, en los pueblos inmediatos. En los de la Huerta no pudo ser en gran cantidad por el alto valor del suelo, razón por la cual se asentó en terrenos estériles de la periferia, al oeste, donde aparecieron plantas bajas seriadas o de autoconstrucción o incluso nuevas cuevas (CASAS, 1944, 223). También el Turia se convirtió en un gran solar de chabolas, un fenómeno al que se refirió Germán Valentín-Gamazo con motivo de la presentación del PGOVC de 1946:

“afortunadamente, Valencia es una ciudad que no tiene suburbios, porque el valor agrícola del terreno es tal, que no se permite a nadie ocupar un metro cuadrado de terreno como no sea para explotarlo, y así se da el fenómeno de que el valor del terreno urbano, del solar, es mucho más elevado que en otras poblaciones españolas, puesto que el precio inicial de que se parte para la plusvalía de solares es el precio agrícola, ya de por sí elevadísimo. El único suburbio que puede considerarse en Valencia son las cabañas que se han hecho en el cauce del Turia, seco la mayor parte del año” (citado por LLOPIS, 2010).

La CHJ, desbordada por la extensa ocupación del lecho, reconocía que “la invasión del río con chabolas (...) en toda su longitud es operación realizada después de la Liberación”¹⁷. El cronista de la ciudad también describió el origen reciente del chabolismo:

“el trasiego de personal que se había producido de 1936 a 1939 y aún después, por la guerra y sus consecuencias, determinó el establecimiento en la misma ciudad de Valencia de numerosas personas que careciendo de vivienda y de medios para alquilarla, se decidieron a edificarla en el cauce del río, desconociendo, en su mayoría, la tradicional frase valenciana que aconseja: A la vora del riu, no faces niu” (ALMELA y VIVES, 1957, 66-67).

En efecto, esta práctica se generalizó en los años cuarenta¹⁸. La mayor parte de las nuevas barracas se concentraron en la margen fluvial de los distritos de Botànic, Exposició y Marítim, siendo especialmente abundantes en las inmediaciones del paseo de la Petxina (Fig. 5) y del puente de Campanar, desprovisto de pretilos. Algunas también se construyeron junto a la estación de ferrocarriles eléctricos del Grau e incluso en abandonados refugios antiaéreos y nidos de ametralladoras. Muchas barracas se ordenaban en calles, constaban de numeración y disponían de pequeñas parcelas de cultivo e incluso cuerdas (REIG, 2007). Así lo refleja el *Plano del término municipal de Valencia (1924-1944)* (LLOPIS y PERDIGÓN, 2010). Por su parte, el departamento de Sanidad Municipal practicaba informes periódicos sobre *Chozas levantadas en la Ciudad*¹⁹, al menos, en 1942 y 1943.

La situación se volvió muy preocupante en la segunda mitad de la década. En otoño de 1945 el alcalde transmitía a la CHJ²⁰ su intranquilidad por “el incremento que han

¹⁷ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-97 Exp. 1028.

¹⁸ El director general de Obras Hidráulicas mostraba sus inquietudes a Fausto Elío, que se oponía al desalojo de las barracas aduciendo que sería “una medida poco caritativa”, más aún contemplando “la remota posibilidad de una avenida de tal importancia que el cauce actual fuese incapaz para darle paso (...)” (ACHJ-Sitjar, Almacén 0 [sin clasificar]).

¹⁹ Los cuadernos de seguimiento incluyen fotografías, planos de situación, numeración y datos personales de sus habitantes (edad, procedencia, años de residencia, profesión, superficie por persona y observaciones) (REIG, 2007).

²⁰ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-14, Exp. 409.



Figura 5: Chabolas en el interior del cauce adosadas al paseo de la Petxina (1942?). Fuente: Fondo Huguet.

tomado las construcciones (con el nombre de chabolas) en el cauce del río y zonas colindantes” porque “además de constituir perspectivas antiurbanísticas, focos de insalubridad manifiesta y reducción de cauce en época de avenidas, con el consiguiente peligro para sus moradores, determinan uno mayor con el daño que supondría la elevación del nivel de las aguas impidiendo la vertida normal de nuestros derivadores de superficie [se refiere a colectores y emisarios] indispensables para el buen funcionamiento del alcantarillado de la ciudad”.

Aquel mismo año el estudio de *Reforma del cauce* promovido por la DGOH incluía una relación de casas según los tramos delimitados por puentes²¹. Asumiendo la importancia de los datos recabados, la CHJ acordó “autorizar al Ayuntamiento de Valencia para que procediera a la inmediata demolición de las chabolas emplazadas en cauce del río dentro del término municipal, tanto de las que estaban en construcción como de las ya habitadas, tan pronto como fueran desocupadas”. El Consistorio derribó las chabolas y confeccionó su propia relación (cuadro 1). Sin embargo, esta medida no supuso el final del chabolismo: muchos de los habitantes desahuciados se asentaron en el paseo de la Petxina ante la prohibición de construir entre pretiles, pero otros tantos volvieron a instalarse en el cauce.

La vulnerabilidad del suburbio quedó más patente durante la riada de septiembre 1949 (PORTUGUÉS, *in hoc volumine*), que ocasionó un alto número de pérdidas humanas²². Pocos días después de la tragedia, el ponente municipal de Acción Social aseguraba que en el río vivían de ocho a diez mil habitantes²³. Por su parte, el folleto *La inunda-*

²¹ El proyecto fue publicado el 18 de octubre de 1945 (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-14, Exp. 409).

²² Los documentos oficiales indican que los muertos en la provincia fueron 41, si bien estas cifras ocultaban la verdadera magnitud de la tragedia.

²³ *Las Provincias*, 4 de octubre, págs. 2-3.

	Derecha	Izquierda
Presa –puente de Campanar	1	
Puente de Campanar – puente de San José	30	
Puente de San José – puente de Serranos	5	7
Puente de Serranos – puente de la Trinidad		3
Puente de la Trinidad – puente del Real	3	10
Puente del Real – puente de la Pasarela	4	
Puente de la Pasarela – puente del Mar	11	
Puente del Mar – puente de Aragón	4	
Puente de Aragón – puente de Hierro	10	
TOTAL	68	20

Fuente: CHJ

Cuadro 1. Viviendas derribadas por el Ayuntamiento por tramos (6 de noviembre de 1945).

ción de Valencia. Daños y remedios, publicado por la Comisión Ejecutiva de Socorro a los Damnificados, estimaba que “en las márgenes del Turia existían más de dos mil chabolas habitadas por familias indigentes” y coincidía con la estimación municipal de *chabolistas* (en torno a nueve mil). Las ilustraciones del folleto mostraban un poblamiento plenamente consolidado. Sin embargo, el Consistorio había derribado 1.500 infraviviendas con anterioridad²⁴ y una crecida menor en febrero de 1949 había ahuyentado ya a muchos de sus moradores.

En síntesis, el cauce del Turia de los cuarenta era un alargado suburbio, poblado de barracas y muy degradado por *prácticas abusivas*. El acta de la Junta de Gobierno de la CHJ de 22 de Octubre de 1948 incluye su perfecta radiografía:

“El Excmo. Sr. Alcalde de Valencia pide la palabra para manifestar que en bien de Valencia interesa que con la mayor urgencia posible se estudie el encauzamiento del cauce del Turia a su paso por la ciudad, para evitar los muchos abusos que en el mismo se han cometido con la construcción de albergues, cuyo problema por su parte está reduciendo, no permitiendo nuevas construcciones y derribando cuantas puede. Habla también de la conveniencia de delimitar el cauce, para cortar asimismo la creciente de parcelas que en el mismo se habilitan para cultivos, llegándose en algunas de ellas a plantar cañas y árboles, lo que podría significar un peligro para la ciudad en caso de avenidas extraordinarias. Todos los señores asistentes coinciden en la conveniencia de abordar, para resolver lo antes posible, este problema, aunando, hasta donde se estime necesario, las posibilidades de este servicio con las del Ayuntamiento, por ser problema que tan directamente lo afecta. Por su parte, el Ingeniero Director manifiesta que dará las órdenes oportunas para que desaparezcan las plantaciones abusivas de cañas y árboles que antes se indicaron”.²⁵

²⁴ *Las Provincias*, 13 octubre 1949, pág. 4.

²⁵ Archivo CHJ-Sitjar, Almacén 0, Carp. “Juntas de Gobierno de la Confederación Hidrográfica del Júcar”.

EL CAUCE MÁS URBANO SE VISTE DE ETIQUETA (1950-1957)

Los historiadores de la economía han denominado los años cincuenta como la *década bisagra* en referencia a su carácter transicional entre la miseria de los cuarenta y el gran crecimiento económico de los años sesenta. Esta calificación puede extenderse, además, al plano social, cultural y político. En efecto, bastó la relativa liberalización de principios de los cincuenta para que la economía valenciana volviese a situarse entre las de mayor crecimiento del conjunto español. La sociedad recuperaba tímida y paulatinamente su pulso y la corporación municipal inició también algunos proyectos de creación y mejora de infraestructuras.

Canalización y ornato

La magnitud de la riada de 1949 supuso un cambio en la gestión del cauce. De inmediato hubo un endurecimiento de las órdenes coercitivas. El día 4 de octubre, el delegado del Gobierno en la CHJ, Miguel Abriat, de acuerdo con el Ayuntamiento, estableció un catálogo de medidas para “impedir la construcción de chabolas y levantamientos de cercas, la parcelación particular de los terrenos dedicados a cultivos y el irregular aprovechamiento de arenas en el Turia”. Se pretendió incluso impedir el acceso al cauce mediante servicios de vigilancia²⁶. En este convulso ambiente *postriada*, el Ayuntamiento fijó unas *Normas para adecentar, con carácter provisional, el cauce del río Turia desde la acequia de Robella hasta la del Oro*²⁷:

1. Desaparición total de las barracas, chabolas, casetas, cobertizos, albergues, etc. construidos en el cauce del río, entendiéndose por tal la zona comprendida entre muros.
2. Desaparición de todas las cercas que limitan o dividen parcelas, que no sean de arbustos o plantas vivas o de espino artificial.
3. Prohibición absoluta de abrir hoyos para extracción de arenas y gravas, así como construir pozos, zanjas o balsas para riego.
4. Prohibición absoluta de roturar nuevas parcelas para dedicarlas al cultivo.
5. Desaparición de aquellas parcelas o partes de las mismas que formen salientes, hondonadas o promontorios algo pronunciados.
6. Si los cultivadores de las parcelas necesitan emplear aguas del río para regar, deberán impedir a todo trance que las aguas mínimas divaguen por todo el cauce, construyéndose uno o dos cauces, a lo sumo, contiguos a las parcelas por los que se encaucen las aguas de estiaje.
7. Desecación y terraplenado de todos los hoyos, zanjas y brazos muertos que existen en el cauce actual, a costas de los que extraen arenas y de los que cultivan parcelas.
8. Desalojamiento de pordioseros y gitanos de debajo de los puentes y desinfectación y aseo de los mismos.

La prohibición de acceso y el control sobre el cauce tuvieron un efecto inmediato. Según la CHJ “después de la crecida del 28 de Septiembre (...) ha cambiado el aspecto bochornoso que presentaba esta parte céntrica de Valencia, convertida entonces en vertedero de escombros, cantera de gravas y arena que la poblaban de charcas infectas, y albergue de la escoria moral y social de la población”²⁸. Por otro lado, la catástrofe tam-

²⁶ La CHJ reclamó la ayuda del Gobernador Civil para que dispusiera servicios de vigilancia, “imponiendo a los infractores la multa de mil pesetas por desobediencia” (ACHJ-Sitjar, Carp. Delegado del Gobierno, Exp. 16).

²⁷ ACHJ-Sitjar, Almacén 0, Documentos año 1940, Dirección.

²⁸ Firmado a 5 de Mayo de 1951 (ACHJ-Sitjar, Carp. Delegado del Gobierno, Exp. 16).

bién obligó a la CHJ a repensar sus prioridades técnicas. A partir de entonces, los nuevos proyectos se centraron más en la defensa de la ciudad contra las crecidas del Turia mientras las de embellecimiento y saneamiento quedaron supeditadas a aquella. En concreto, la CHJ redactó (enero de 1953) el proyecto de encauzamiento del Turia, que, en realidad, constaba de dos actuaciones: una prioritaria en la sección desde Rovella hasta el Pont de Ferro y una segunda de desviación del río más al sur de Nazaret, aplazada por su dificultad técnica²⁹. En consecuencia, la defensa de Campanar se convirtió en el principal objetivo de los técnicos, conscientes de la necesidad de completar la canalización, pues “la menor avenida produce alteraciones del cauce y socavones a la salida de los zampeados de los puentes, exigiendo una constante labor de conservación”³⁰. El mismo año comenzaron las obras, que finalizaron en 1955³¹. Al acabarlas, *Las Provincias*³² señalaban que “la orilla del río recupera sus aires gratos de buen paseo”.

El mismo año, y por primera vez, la CHJ actuó en el adecentamiento del tramo central. *Las Provincias* (22 y 26 de febrero) informaban del movimiento de tractores entre el Puente del Real y la Trinidad “cortando el paso a las aguas por el gran número de brazos en que se distribuyen, empujándolas hacia un brazo único” que se desplazó junto a la orilla derecha, frente al Temple. La finalidad, decía, era “hermosear de momento el cauce, urbanizarlo, convertir en panorama sugestivo ese trozo de la ciudad, tan desolado ahora”. El terreno resultante se utilizaría para probar diferentes especies con el propósito de ejecutar una futura plantación.

En abril de 1955, tras los trabajos de construcción del muro de Campanar y la limpieza del tramo central del Turia, *Las Provincias* señalaban en el artículo *El río de etiqueta*³³ que “en varios trechos de ese cauce [se refiere al tramo entre Rovella y el Pont de Ferro], que había sustentado centenares de huertecillos anárquicos y docenas y docenas de casuchas miserables, surgieron praderas uniformes, tapices exactos y cuidados (...)”. Como novedad “ahora tiene hileras de arbolillos que algún día crecerán”. Se trataba en cualquier caso de un mero maquillaje.

A principios de verano, la aguda sequía y la derivación total del caudal del Turia para riegos dio lugar a que “el ruinoso meandro que el río forma normalmente en su mismo cauce [se refiere al último tramo], se haya convertido en una serie de charcas inconexas, en las que la circulación es nula, y por ello, las aguas estancadas, cargadas de detritus de todo género y las descargas de bastantes alcantarillas que en el río desembocan forman unos focos insalubres llenos de mosquitos pestilentes”. Por primera vez en la historia, el Ayuntamiento y la CHJ acordaron provocar una avenida para “renovar el agua podrida de las charcas que forman el río, arrastrando las basuras e inmundicias en casi su totalidad, y limpiar totalmente ese fondo de saco de letrinas que se forma en el azud de la acequia del Oro”. Para ello se contó con la colaboración de las acequias del Tribunal de las Aguas, de Moncada y Benaguasil. Una maniobra perfectamente sincronizada permitió circular por el cauce durante más de cinco horas el agua de las acequias de la Huerta.

²⁹ A finales de 1953 una nueva riada del Turia afectó a Nazaret y demostraba la necesidad de actuar en el tramo bajo.

³⁰ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-58, Exp. 646.

³¹ En 1956 se aprobó el replanteo del proyecto de regulación del cauce entre l'Assut de Rovella y el Pont de Ferro, defendido por el alcalde “no sólo por razones de estética urbana, tan importantes, sino también, y en mayor medida todavía, por la urgente necesidad de resolver el problema sanitario que el estado actual del cauce supone para Valencia” (*Las Provincias*, 7 de febrero de 1956, pág. 18).

³² *Las Provincias*, 31 de marzo, 1955, pág. 11.

³³ *Las Provincias*, 21 de Abril 1955.

El suburbio se aleja de la ciudad

Durante la década de los cincuenta los cambios más vistosos se concentraron en el tramo más urbano del Turia. En contraposición, las *prácticas abusivas* prosiguieron tanto aguas arriba (Campanar) como aguas abajo del Pont de Ferro, quizá el tramo más deteriorado. En realidad hubo una reordenación de usos del río para adecuar la fachada septentrional de Valencia y alejar el degradado suburbio de las chabolas más allá del límite de la ciudad compacta (Fig. 6).

i) El retroceso de los huertos

A pesar de la gravedad de la riada de 1949, no cesó el empeño de los cultivadores del cauce, quienes esgrimían que “todo ello bien ordenado, con un pequeño cauce al medio o lateral, más profundo, por donde discurrieran las escasas aguas que afloran en el propio río y las pequeñas riadas, presentaría una espléndida obra de conjunto que constituiría típica nota de agricultura depurada y artística, como saben hacer los valencianos, y muy en armonía con la huerta valenciana”³⁴. En los últimos meses de 1949 y primeros del año siguiente hubo numerosas peticiones pero los cultivadores se vieron “sorprendidos por la actuación de determinados guardas de la CHJ que (...) les han prohibido seguir en el cultivo de tierras (...) entre la presa del Oro y el puente viejo de Nazaret, llegando en su



Figura 6: Vista aérea de la ciudad de Valencia, aún limitada al norte por el río. En el interior del círculo, tramo central ya acondicionado. Fotografía aérea de 1956.

³⁴ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-97 Exp. 1028.

actuación hasta el extremo de autorizar la entrada de ganado en sus campos destrozando por sí no solamente sembrados, sino también las obras de riego, márgenes, etc.”.

Varios motivos llevaron a la CHJ a prohibir los cultivos. Por un lado los administrativos, porque “se trata de campos que como tantos otros situados entre muros, venían cultivándose en precario sin título de propiedad”. De otra parte, sus efectos sobre la función hidráulica, ya que “se produce un debilitamiento del terreno arrastrado luego en las avenidas y como consecuencia, una serie de socavaciones y aterramientos que obligan a realizar luego obras de excavación en unos lugares y de defensa en otros”. Además, los cultivos podían ocasionar sedimentaciones y elevaciones de rasante en futuras crecidas.

La erradicación de los cultivos tuvo consecuencias inmediatas sobre el aspecto del Turia que no fueron interpretadas del mismo modo por los implicados. Así, Rafael Cebrián, en representación de todos los cultivadores, afirmaba que tras la riada “vino la primavera y allí donde alguien, equivocadamente, esperaba hierbecillas rastreras, alfombras mullidas, ha surgido una frondosísima vegetación de recias plantas silvestres de nuestros montes” e insistía en que “el cauce del Turia se puede hermostrar con una acertada ordenación, haciendo simétricas las parcelas, remplazando los márgenes por fitos, suprimiendo los andenes y sus árboles, y formando dentro del gran cauce, otro pequeño cauce”. Por eso en julio de 1950 solicitó permiso³⁵ para seguir cultivando en su tramo final. La CHJ mantuvo firme su oposición y desestimó todas las alegaciones.

Otro habitual defensor de los cultivadores, Conrado Granell³⁶, químico, biólogo y colaborador de *Las Provincias*, escribió el artículo *Los cardos borriqueros en el Turia*, que fue censurado. En él afirmaba que “las aguas, en las grandes riadas no encontraban en los campos cultivados obstáculos; aún más, la corriente del río incluso se llevaba la tierra removida y con ella las cosechas que hubiera pendientes” y que “casi nada se llevó la riada de lo cultivado, en cambio donde erosionó y profundizó el cauce fue en la parte donde nunca se han establecido cultivos”. También aprovechaba para denunciar “lo bajo de la rasante del puente y su escasa capacidad de desagüe”, por lo que “no se precisa una gran riada para que el agua entre en Valencia y llegue al puerto llenándolo de sedimentos”. Sus observaciones fueron respondidas por la CHJ de forma inmediata; Antonio García Labrandero preparó un informe en el que se concluía que la riada “no solo no se llevó la tierra de la parte cultivada del cauce, sino que la revistió de una pequeña capa de limo arcillosa que ha recubierto los caballones”.

En cualquier caso, en 1951 el cauce aún acogía 800 huertos familiares, “de tan escasas dimensiones que en una hectárea cabían unos 18” y la situación entre los cultivadores y la administración seguía siendo tensa. En abril el delegado del Gobierno en la CHJ denunciaba que un grupo comandado por Conrado Granell se había dedicado a “replantar en el cauce las parcelas que se adjudicaba, operación que fue suspendida por la intervención de la Guardia Municipal”, sin embargo “como son escasas las fuerzas municipales, va siendo reanudada, ya que a los citados ocupantes se les ha hecho creer que el Caudillo va ordenar la autorización del caso para que el río vuelva a su poder”³⁷. A partir de entonces los campos cultivados fueron retrocediendo, como lo prueba la fotografía aérea de 1956.

³⁵ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-97 Exp. 1028.

³⁶ Ídem.

³⁷ ACHJ-Sitjar, Carp. Delegado del Gobierno; Exp. 16.

ii) *Limitación de las extracciones*

Con la prohibición de extracción de arenas y gravas entre l'Assut de Rovella y el mar, la CHJ pretendía "impedir en el tramo urbano del río que pasa por el corazón de la tercera capital de España, ese espectáculo de paisaje bombardeado, lleno de charcas nauseabundas que todos hemos conocido y lamentado" y añadía que "una vez suprimida la causa de tantos inconvenientes (...) se va a producir a la reparación de los daños producidos"³⁸. En cualquier caso, argumentaba, "en el tramo prohibido apenas quedan algunas bolsadas, siempre muy profundas, de áridos que cumplan las condiciones exigidas para la ejecución de obras de hormigón. Estas bolsadas no significan ningún volumen digno de ser explotado y deben reservarse para la conservación y reparación de las obras públicas contiguas". Eso sí, la Jefatura seguía permitiendo la extracción aguas arriba de l'Assut de Rovella, "donde los materiales son de excelente calidad y no se producen a la estética, a la economía nacional y a la salud pública, los enormes daños sufridos hasta ahora".

En lo que parecía una declaración de intenciones, el 29 de octubre de 1949 (un día después de la riada), la CHJ desestimó la solicitud de un habitual peticionario³⁹ para "terminar con el incalificable estado del cauce". Eso sí, el control se restringió al tramo entre el puente de San José y el de Ferro; en 1950 se denunciaron extracciones de arenas y gravas aguas arriba en el linde con la calle Mauro Guillén que provocaban socavones en el terreno, debilitamiento de los márgenes y alteraciones que debieron ser previstas en el *Proyecto de defensa del barrio de Campanar*⁴⁰. También se denunciaron prácticas ilegales en el paseo de la Petxina por la compañía del Patronato y en el Huerto de la Misericordia, próxima a la pasarela de Campanar⁴¹. Aunque las extracciones se producían fuera del cauce -incumpliendo la Ley de Minas de 1944 y las consideraciones del Reglamento de 1905 para el Régimen de la Minería- a menudo provocaban el desvío o la alteración del curso de las aguas⁴².

Por otra parte, desde el Pont de Ferro hasta la desembocadura las márgenes fluviales constituían un continuo de montones de gravas y arenas, a menudo descargados desde barcazas, que provenían de la playa y, excepcionalmente, de otras explotaciones fluviales. Allí eran puestas en venta y cargadas en carros para su distribución por la ciudad⁴³. Las peticiones para depositar los materiales en parcelas de dominio público debían de cumplir una serie condiciones: el tamaño de la parcela quedaba limitado; los terrenos no debían recibir otro uso; y, sobre todo, no se autorizaba la ejecución de obras de carácter permanente, "pudiendo establecerse una alambrada o valla ligera que pueda ser arrasada por la avenida"⁴⁴.

³⁸ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-53, Exp. 569.

³⁹ La negación recayó sobre los Grupos de Extractores de Arenas y Gravas del Sindicato Provincial de la Construcción, Vidrio y Cerámica de Valencia, que abastecía de materiales a diferentes constructores (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-53, Exp. 569).

⁴⁰ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. 7, Exp. 117.

⁴¹ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-61, Exp. 707.

⁴² Ya en 1939, en visita designada por la Alcaldía, se advirtieron anomalías en el abastecimiento de agua e irregularidades en la acequia de Rovella consecuencia de las excavaciones, que "rompen el cauce natural impermeabilizándolo, dando lugar a filtraciones por las capas permeables puestas al descubierto" (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-2, Exp. 26).

⁴³ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. 7, Exp. 133.

⁴⁴ La extracción se extendió a cauces próximos: en agosto de 1952 el Ayuntamiento de Picanya elevaba dos instancias presentadas por un vecino que denunciaba perjuicios en el barranco de Chiva, entre aquel término y el de Torrent (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-61, Exp. 708).

iii) *El chabolismo se aleja de la ciudad*

Aunque concentrado en el barrio de Campanar, el barraquismo prosiguió durante los años posteriores a la riada de 1949, convirtiéndose en un asunto de difícil solución para la CHJ. En 1953, el ingeniero encargado, García Labrandero, comprobaba “que en el tramo urbano entre los puentes de Campanar y de San José y especialmente en la distancia que va hasta este punto desde la pasarela de Campanar se están estableciendo numerosas personas, las cuales, desobedeciendo las repetidas indicaciones de los vigilantes de cauces, inician la construcción de chamizos en donde hacen vida permanente, siendo ineficaces los esfuerzos realizados por el personal de esta Dependencia para impedirlo”⁴⁵.

En efecto, en julio de 1955 *Las Provincias*⁴⁶ publicaba un reportaje fotográfico titulado *Río Poblado* en el que se podía leer: “Por amplia escalinata, un poco más allá de la Zaidia, entre los puentes de San José y Campanar, podéis bajar al lecho de nuestro buen río Turia, que por aquellos lugares conserva su viejo carácter de barrio chabolero mezclado con un cierto tono más superior y hasta semiurbanizado de pueblo o aldea bien dispuesta”. El texto denunciaba que para evitar “cualquier riada imprevista” aquel poblado “debe trasladarse a mejor emplazamiento y habitación”. En junio de 1956, y a petición del Ayuntamiento⁴⁷, la CHJ autorizaba la colocación de una valla de hierro en el paseo de la Petxina para impedir el acceso al tramo comprendido entre las rampas del puente de Campanar y la del Jardín Botánico. La crónica del *Almanaque de Las Provincias* sobre la riada de 1957, indica que todavía en aquel año, en las inmediaciones del Puente de San José, había “un poblado de unas ochenta viviendas”.

CONCLUSIONES

La degradación del cauce del Turia en la Valencia de los duros años de la autarquía es un caso paradigmático de metamorfosis ambiental, territorial y paisajística. El cauce del río se transformó en un alargado suburbio, cuya gestión superaba los limitados medios de la CHJ y las competencias del Ayuntamiento. El ejemplo analizado ha demostrado la complejidad de las relaciones entre ambas administraciones.

La catastrófica riada de 1949 puso al descubierto la vulnerabilidad y la fragilidad de un sistema sobreexplotado y al margen de cualquier normativa. A partir de entonces se abordó un cambio en el tramo más urbano, primando las obras de defensa y ornato, que no se extendieron más allá de la ciudad compacta. Este es, en síntesis, el escenario donde sobrevino la riada de 1957, un suceso a partir del cual han cambiado radicalmente el río y la ciudad. En conclusión, el río es espejo de la ciudad y su conjunción territorial es un sistema coevolutivo. El estado del cauce no es sólo una cuestión de gestión hidráulica, sino que manifiesta también las prioridades políticas del gobierno de la ciudad.

⁴⁵ De hecho, el organismo reclamó un servicio nocturno de la Guardia Civil con el cometido de impedir nuevos asentamientos (ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-56, Exp. 622).

⁴⁶ *Las Provincias*, 2 de junio, pág. 11.

⁴⁷ ACHJ-Sitjar, Almacén A, Serie 17, Carp. B-70 Exp. 868.

AGRADECIMIENTOS: Este trabajo ha sido financiado por la Confederación Hidrográfica del Júcar con cargo a la Asistencia técnica FP. SGR. 040/2011.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMELA y VIVES, F. (1957): *Las riadas del Turia (1321-1949)*, Excmo. Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- ANÓNIMO (1949): *28 de Septiembre de 1949. La inundación de Valencia. Daños y Remedios*, Comisión Ejecutiva de Socorro a los Damnificados, Valencia.
- CALVO, F. (1997): Ciudad y río en la cuenca baja del Segura, *Áreas*, 17, 145-153.
- CARMONA, P. (1997): La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 13, 85-102.
- CASAS, J. M. (1944): *La vivienda y los núcleos de población rurales de la Huerta de Valencia*, CSIC, Madrid.
- CAVANILLES, A. J. (1795): *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*, Vol. I, Imprenta Real, Madrid.
- DOMÍNGUEZ, M. (1941): *Alma y tierra de Valencia*, Ediciones Españolas, Madrid.
- GARCÍA LABRANDERO, A. (1949): *Anteproyecto de encauzamiento del río Turia a su paso por Valencia*, Archivo CHJ-Valencia, Ríos, N° 5.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (2003): *El gobierno de la naturaleza en la ciudad. Ornato y ambientalismo en el Madrid decimonónico*, Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, Madrid.
- LLOPIS, A. (2010): El jardín del Turia: otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes, en *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y complejidad*, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia y Ajuntament de València, Valencia.
- LLOPIS, A. y PERDIGÓN, L. (2010): *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, Universitat Politècnica de València, Valencia.
- MELIÓ, V. (1991): *La Junta de Murs i Valls: historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*, Consell Valencià de Cultura, Valencia.
- PÉREZ PUCHAL, P. (1978): Introducción, en *Inmigrados en el Área Metropolitana de Valencia*, Departamento de Geografía, Universitat de València, 7-16.
- PEÑA, A. (1954): *Memorias de un ingeniero político*, Estades: Artes Gráficas, Madrid.
- PORTUGUÉS, I. (*in hoc volumine*): Una revisió de les crescudes de 1949 a la plana del Xúquer-Túria, *Cuadernos de Geografía*.
- REIG, R. (2007): El que l'aigua s'emportà, en VV.AA.: *La riuà que canvià València*, Adonay, Valencia.
- ROSSELLÓ, V. M. (1999): *La façana septentrional de la ciutat de València*, Fundació BANCAIXA, Valencia.
- TEIXIDOR, M. J. (1982): *València, la construcció d'una ciutat*, Institució Alfons el Magnànim, Valencia.
- TEIXIDOR, M. J. (2004): Riu i carrera. Actuaciones de la "Fàbrica Nova" a la València del segle XVIII, en ROSSELLÓ V. M. (coord.): *Historia, clima y paisaje. Estudios geográficos en memoria del profesor Antonio López Gómez*, Publicacions de la Universitat de València (PUV), Valencia.
- TORMO, E. (1923). *Levante. Provincias valencianas y murcianas*, Guías Calpe, Madrid.