

El río que se sacó de Valencia, España

Sonia Rodríguez Valenzuela, Applus+ Laboratories



Foto 1. Río Turia.
FLICKR – LUNES AL SOL

La ciudad española de Valencia se conoce cariñosamente como “la perla del Turia” o “la capital del Turia”, como la llaman numerosas canciones populares. Sin embargo, lo sorprendente es que el río Turia ya no pasa por la ciudad, pues fue retirado de ella para evitar las históricas riadas o inundaciones que en diversas ocasiones destrozaron la urbe.

El Turia es un típico río mediterráneo, con grandes diferencias de caudal según las épocas del año. Los aportes hídricos se producen especialmente por torrentes y arroyos originados en los deshielos de la zona de su nacimiento y por las intensas tormentas que se producen en su cuenca hidrográfica. Por todo ello no hay un caudal homogéneo, y en consecuencia, controlado a lo largo del año.

En octubre de 1957 ocurrió la última gran riada en Valencia, que motivó la obra faraónica materia de este artículo. Fue catastrófica, con lluvias de 500 litros por metro cuadrado, que provocaron un caudal de 3.700 m³/s y dejaron a la ciudad bajo un millón de toneladas de barro. En Valencia apenas había llovido, pero aguas arriba hacía más de 30 horas que diluviaba. En esos días las comunicaciones no eran tan inmediatas como en la actualidad y, adicionalmente, la tragedia sucedió en la noche y dejó como resultado la muerte de 81 personas.



↑ Foto 2. Antiguo y actual cauce del río Turia.
ADAPTADO DE GOOGLE EARTH

Tras este acontecimiento, el gobierno decidió elaborar un plan de acción para evitar los daños por avenidas y se elaboraron tres posibles soluciones: Norte, Centro y Sur. La primera suponía el desvío del río hacia el Norte uniéndolo al cauce denominado Carraixet para evitar la entrada a la zona urbana. La segunda significaba mejorar el trazado urbano existente junto con la construcción de un embalse en la población de

Vilamarxant; y la tercera, la Solución Sur, la más costosa y colosal, consistía en excavar un nuevo trazado rodeando la ciudad por el costado sur, desde Quart de Poblet hasta Pinedo, donde el río descarga en el Mediterráneo, cruzando la zona hortofrutícola de Valencia. La solución Centro fue descartada desde el inicio debido a que luego del desastre, los valencianos solo aceptarían que se sacara el río de la ciudad.

Finalmente se eligió la solución Sur, que pasó a llamarse “Plan Sur” y que dio lugar a un colector de doce kilómetros de trazado que lleva al Turia a desembocar en el mar Mediterráneo por fuera del casco urbano de Valencia. Las obras singulares se recogen en el folleto informativo de la Confederación Hidrográfica del Júcar en 1970, con toda la información técnica de los trabajos que se realizaron a partir de 1958 y que oficialmente se terminaron en 1969, aunque posteriormente han tenido mejoras. Esta obra fue financiada mediante la creación de un impuesto en los sellos de correo postal para que todos los españoles colaboraran.

El nuevo cauce tiene dos obras hidráulicas singulares: el azud del Repartiment en su origen, construido para repartir las aguas a las acequias de la Vega de Valencia cuyas tomas quedaron en el viejo cauce, ahora seco, y el azud de Chirivella, construido para hacer perder cota al trazado del cauce y evitar que la circulación del agua entrara en turbulencia y erosionara el lecho.

Para asegurar la conectividad, inicialmente se construyeron diez puentes, tres de ellos de ferrocarril y siete viales. Posteriormente se añadieron cinco nuevos puentes para dar fluidez a las nuevas autopistas y facilitar el paso de la línea ferroviaria de alta velocidad (AVE) Madrid-Valencia; en la actualidad son 16 pasos en total.

Además, existen pasos subterráneos bajo el cauce, acometidas de agua potable, colectores y conducciones de aguas, además de una línea del Metro de Valencia también bajo tierra, entre dos estaciones.

El nuevo cauce tiene longitud de 11.868 m, con capacidad nominal de 5.000 m³/s, por lo que presumiblemente no se desbordaría ante una riada similar a la de 1957.

El canal tiene un recubrimiento lateral de concreto en toda su longitud y tres tramos bien definidos, con perfiles diferentes, como se observa en la foto 2.

1. **Primer tramo:** desde Quart de Poblet hasta el Azud de Chirivella.

- Longitud 3.159 m.
- Ancho 175 m.
- Profundidad 7,5 m.
- Pendiente 0,001.
- Revestimiento lateral de concreto con talud 2/1.
- Defensa escollera fondo 10.

2. **Segundo tramo:** desde el Azud de Chirivella hasta puente Pista de Silla.

- Longitud 5.641 m.
- Ancho 175 m.
- Profundidad 6,1 m.
- Pendiente 0,0034.
- Revestimiento lateral de concreto con talud 2/1.
- Defensa escollera fondo total.

3. **Tercer tramo:** desde puente Pista de Silla hasta el mar Mediterráneo.

- Longitud 3.068 m.
- Ancho 200 m.
- Profundidad variable.
- Pendiente 0,001.
- Revestimiento lateral de escollera con talud 4/1.
- Defensa escollera fondo 10 m.

En la década de 1980 muchos ciudadanos alzaron la voz para que el río volviera a discurrir por la ciudad y la comunidad pudiera disfrutarlo, pero se decidió mantenerlo afuera. El antiguo cauce se aprovecha de un modo particular e increíble: en la actualidad es el mayor jardín de la ciudad, tiene zonas deportivas y su tramo culmina en la majestuosa Ciudad de las Artes y las Ciencias diseñada por el arquitecto valenciano Santiago Calatrava.



↑ Foto 3. Jardín del Turia llegando a la Ciudad de las Artes y las Ciencias.
FLICKR - BAS LEENDERS

A inicios de 2019, el Ayuntamiento de Valencia presentó un proyecto para humanizar el nuevo cauce del río, manteniendo la seguridad pero haciendo que los valencianos y turistas lo disfruten. Habrá que esperar para ver la siguiente obra colosal de un río en Valencia, aunque se trate de un río artificial.

Bibliografía:

- <https://www.lasprovincias.es/comunitat/riada-valencia-1957-20171014171822-nt.html>
- <https://valenciaplaza.com/valencia-quiere-volver-a-tener-rio-asi-es-el-proyecto-para-el-nuevo-cauce>