

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Crónica de una muerte anunciada... las danas y sus inundaciones

DANADANA VALENCIA

 COMPARTIR

 TWEET

 LINKEDIN

 MENÉAME


Foto: EFE/VILLAR LÓPEZ

23/11/2024 - Tomo prestado el título de la novela del premio Nobel de literatura, el colombiano **Gabriel García Márquez**, por la similitud de lo acontecido en su trama, con lo ocurrido estos últimos días en Valencia. Todos en el pueblo presumían que el personaje de ficción Santiago Nasar iba a ser asesinado y nadie puso remedio. Todos sabíamos que unas nuevas inundaciones –nunca descartables y sí periódicas, en el Mediterráneo– sembrarían en cualquier momento la desolación y muerte entre muchos valencianos, pero en más de 30 años, **NADIE** ha hecho nada efectivo para evitarlo; ni la cicatera y con frecuencia indolente clase política de la Administración Central ha sido suficientemente presionada por la Autonómica y también Local. Es más, guiados por falsos movimientos ecologistas y charlatanes defensores de la huerta, hicieron caso omiso y menospreciaron las soluciones técnicas, que las hay, para remediarlo. A saber: acciones preventivas, consecuencia de una previa Comunicación fluida y directa de las Alertas que tanto AEMET (Agencia Estatal de Meteorología) como el SAIH Júcar (Sistema Automático de Información Hidrológica) deberían funcionar. Un despliegue de medios humanos en número y prontitud suficiente y adecuado (Ejército, UME, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado) en situaciones catastróficas de emergencia; infraestructuras hidráulicas prioritarias (encauzamientos, limpieza metódica y continua de barrancos, pequeñas presas de contención = laminación o tratamiento adecuado y finalmente, una permeabilidad de las infraestructuras lineales (carreteras y ferrocarriles) que frenen y dificulten el deságüe de las avalanchas de agua.

Por mi edad ya longeva, y por mi formación académica ingenieril y desarrollo profesional durante muchos, muchísimos años (40), en una empresa constructora de ámbito nacional e internacional y en estos últimos 20 dirigiendo una Asociación Profesional de las más importantes, la de Empresas Contratistas de Obra Civil y Edificación presentes en la Comunidad Valenciana, he vivido con distinto grado de implicación y responsabilidad, más siempre permanente recuerdo vivo, las tres últimas e importantes riadas de Valencia, años 1957, 1982 y la actual –todavía no finiquitada– del pasado del 29 de octubre de 2024. Última riada, que ninguno de nosotros pudo imaginar la magnitud de su tragedia en número de muertes y cuantiosos daños materiales (viviendas, empresas, colegios, vehículos, etc.), mucho se ha dicho y escrito ya, en estas ya dos semanas transcurridas.

Por seguir una cronología, comienzo con la hasta ahora conocida como la Gran Riada de Valencia que acaeció la madrugada del 14 de octubre de 1957, en la cuenca del río Turia y su cauce, se desbordó a su paso por Valencia ciudad. Esta riada fue precedida por unas lluvias torrenciales que duraron tres días y superaron los 300 l/ m2/24 horas, con aportes importantes del río Magro y el río Chelva que alcanzaron los los 2.700 m3/segundo, caudal, que a medio día del día 13 se incrementó hasta llegar a 3.700 m3/seg... La falta –en aquellas fechas– de un sistema de alarma y prevención temprana y fiable acrecentó los daños. Yo

cursaba Preuniversitario –tras la Revalida de 6º Bachiller Superior y previo a la Universidad– en los HH Maristas (C/ Salamanca y con patio a la Avda. Jacinto Benavente), casi inacabada, en aquel tramo final. Se inundó el Sotano (gimnasio, cocinas, biblioteca), junto a la planta baja (capilla, aulas de preescolar, comedores, etc.) He de destacar, que yo viví en primera persona, la rapidez y prontitud de la presencia del Ejército. Su actuación y despliegue en medios humanos y maquinaria fue ejemplar, recuerdo la G.V. Marqués del Turia tomada por las tropas con cientos de soldados con pico y pala, decenas de camiones y palas cargadoras y cómo no (¿?) los "mayores del colegio, los alumnos/muchachos de Preuniversitario" pertrechados de palas y botas de deporte, estuvimos ayudando a los soldados durante dos o tres días a adecentar el colegio. Es más, creo recordar que a la semana de aquella riada, ya reiniciamos las clases con cierta anormalidad y carencias.

Tras la presencia en Valencia, de inmediato, del Generalísimo Franco, para percatarse *in situ* de la magnitud de la tragedia y ponerse a disposición del pueblo valenciano... Es ya conocida y muy comentada la tardanza en llegar las ayudas, inversiones e infraestructuras prometidas, y consecuentemente las continuas y reiteradas quejas y exigencias del alcalde de Valencia. Ilmo. **Tomás Trenor de Azcárraga** (II Marqués del Turia), quejas, exigencias y críticas dirigidas contra el entonces todopoderoso subsecretario de Presidencia y Vicepresidente, el almirante **Luis Carrero Blanco**, y que semanalmente eran portada y portavoía a través del periódico *Las Provincias*. Ello supuso el cese /dimisión del alcalde de Valencia, el Marqués del Turia, y la petición/ imposición/cese del director de *Las Provincias* **Martín Domínguez**. No obstante –y en positivo–, sus exigencias y sacrificio personal sirvieron para que en el Consejo de Ministros del 22 de julio 1958 se aprobara la autorización para el inicio de la redacción de la llamada Solución Sur, con desvío del cauce del río Turia.

Las obras según proyecto redactado por un vasto equipo profesional comandado por el ICCP **Claudio Gómez Peralta** y el Arquitecto **Fernando M. García Ordóñez**, contemplaba un Nuevo cauce del río Turia de 11 kms de longitud que se iniciaba entre Quart de Poblet y Manises y desemboca entre la Punta y Pinedo y una capacidad de desagüe de 500 m³/seg. Progresivamente se fueron conectando la ciudad de Valencia con las poblaciones de la Horta Sud, con puentes –inicialmente– Barrio de la Torre, Puente de Xirivella- Nacional III (hoy A-3), Pista de Silla (hoy V-31), Puente del Saler (hoy CV-500) y los puentes ferroviarios hacia La Encina, Albacete y hacia Llíria. etc.

El coste de las obras –cuya construcción finalizó en 1969– ascendieron, tras múltiples modificados y numerosas obras complementarias, a unos –actualizados– 7.000 millones de euros, de los cuales la Administración Central asumió el 75%, la Diputación el 5% y el Ayuntamiento de Valencia el 20%. El célebre sello de 25 céntimos del Plan Sur, junto con los consiguientes recargos sobre las tasas, gravámenes e impuestos municipales que soportamos los valencianos a lo largo de unos 20 años. Es verdad que tan solo aportaron el 14% de la p.p. de la aportación municipal. Quede como hecho histórico, que, siendo presidente de la C.H. Júcar D. **Salvador Aznar**, por primera vez el nuevo cauce ejerció su bautismo de desaguar agua al mar.

De esta primera inundación pretendo destacar: falta de prevención/alarma previa; gran aportación del Ejército, en tiempo, forma y calidad en la lucha contra el barro; exigencias/quejas firmes de las autoridades y prensa local ante el Gobierno Central; consecución del desvío y Nuevo Cauce del Turia, una magna y nueva obra de ingeniería hidráulica que salvó/salvará a Valencia de inundaciones.

Siguiendo el orden cronológico, la segunda gran riada sufrida por la provincia de Valencia, en esta época contemporánea fue la denominada Pantanada de Tous, exactamente la tarde-noche del 20 de octubre de 1982.

La presa de Tous (antigua) con una capacidad de diseño de 80 hm³, fue proyectada y dirigida por la Dirección General de Grandes Presas dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo sin intervención alguna de la C.H. Júcar. Consistía en una presa de "materiales sueltos, con núcleo de arcilla, recubierta de escollera" y con estructura de hormigón abrigando/embebiendo los elementos electro-mecánicos, compuertas, desagües de fondo, torre de toma, aliviadero etc.

Desde los días anteriores a la tarde/noche fatídica de su desmoronamiento, comenzó a llover torrencialmente en la cuenca media del río Júcar, consecuencia de una 'gota fría' en la altura, descargando más de 600 m/m a lo largo y ancho de su cuenca, unos 700 km², hasta llegar a unos 200 Hm³ (Cuenca + Embalse).

Ejecutada la obra por Agroman Empresa Constructora, de la que ya en aquellas fechas yo tenía aumida la jefatura de la Zona Levante (C. Valenciana, Murcia y Baleares), fue finalizada y nos fue recepcionada formalmente por el Ministerio el 10 de octubre de 1982, al objeto de que en fechas inmediatas cediese el Ministerio, la gestión, su posesión, uso y explotación a la CH Júcar.

Durante los tres días anteriores al 20/10/82 una serie de eventualidades como fue la caída e inutilización del tendido eléctrico aéreo de unos 15 kms de longitud (sobre postes de madera provisionales) desde la ET más próxima – situación de provisionalidad y precariedad– que, además y debido a las intensas lluvias y vientos durante tres días y noches, dejó fuera de servicio del único grupo electrógeno de 80 kw que se tenía como de reserva/emergencia, por inundación de la sala contigua a la Torre de Toma.

A lo largo de todo el día de autos (20 de octubre) en presencia del Gobernador Civil de Valencia, **José M^a Fernández del Río** (arquitecto) y del Teniente Coronel de la 311 Comandancia de la Guardia civil, **Quintiliano Pérez Monedero**, estando cortados todos los accesos por carretera a causa de la gota fría, e incapaces de hacer llegar un nuevo grupo electrógeno para accionar las tres compuertas del Aliviadero, se decidió dar la voz de alarma por radio, de la casi ineludible rotura de la presa... En verdad se desmoronó, al superar con 120 Hm3 y en más de 2 metros la cota de diseño. Avalancha de 120 millones de metros cúbicos que agravaron las inundaciones en que ya estaban sumidas las poblaciones de la Ribera Alta y Baja del Júcar, dejando 38 muertos, si bien debidos a la rotura de la presa sólo fueron ocho, y los restantes, a las inundaciones propias de la Dana, sobre el agua caída directamente la Ribera.

Pasados los años el Tribunal Supremo desestimó que la catástrofe fuera provocada por una "fuerza mayor" y confirmó una actuación estatal negligente en la inspección, gestión y conservación en el periodo de dos semanas entre la finalización y acta formal de entrega de la obra por parte del contratista (Agroman) a la D.G. de Presas y la cesión de este Alto Organismo Técnico, sito en el propio Ministerio, al Organismo Autónomo que debería, a partir de esa cesión, regularla, conservarla y gestionarla. Atribuciones que de facto nunca llegó a hacer la Confederación Hidrológica del Júcar al desmoronarse la presa.

A través de la Guardia Civil, los radioaficionados, los radiotransmisores que fueron controlando la evolución de la crecida del Júcar, los vecinos conocieron con cierta anticipación la llegada de la avenida/riada/gota fría, y así los vecinos de Tous, Gabarda, Antella y la totalidad de las poblaciones de la Ribera pudieron tomar medidas antiahogamiento.

Otra consecuencia que agravó indirectamente la inundación y consecuentemente el ahogamiento de la población y ruina de enseres, viviendas y cultivos de cítricos, principalmente, fue la existencia de la infraestructura ferroviaria de la Línea Ferroviaria de Cercanías C1 (Silla – Sollana-Cullera) elevada unos 3/3'5 mts sobre el nivel de los campos/arrozales colindantes, solo aliviada (perforada) por el paso de las acequias entubadas para dar servicio a los campos de arroz situados a ambos lados del ff.cc. La "gran ola de la riada", una vez sobrepasadas las poblaciones de la Ribera Baja, Antella, Gabarda, Alberique, Alcira, Carcagente, Polinya del Júcar, Albalat de la Ribera, etc, tropezaron con ese gran dique longitudinal –infraestructura ferroviaria– que no solo impidió su discurrir natural (del agua) hacia la Albufera, sino que –tras el choque– se produjo una nueva ola gigante de retorno sobre poblaciones ya doblemente anegadas.

De esta segunda inundación, también vivida intensamente, diría que desde la misma coronación, junto al Gobernador Civil y al Teniente General de la Guardia Civil, pretendo igualmente destacar una serie de consecuencias:

Falta de previsión por parte de la Administración (la obra estaba ya recepcionada) de fuentes alternativas de energía eléctrica (grupos electrógenos). **Total colaboración** de la Guardia Civil y Protección Civil en la propagación, aviso previo y estado de alarma entre la población, aguas abajo, hizo que la mayoría de las poblaciones estuvieran en zonas altas. **Necesidad de permeabilizar** (hacer más diáfana) las infraestructuras, y en este caso ferroviaria, para facilitar el paso de agua proveniente de una Dana. Resaltar que ya a lo largo del año 1983/84, ya procedimos por encargo/licitación de Renfe a reacondicionar, tanto la superestructura de la línea (balasto, traviesas, carril, señalizaciones) dañadas por la riada, así como transversalmente hacer muchos más pasos inferiores con el fin de facilitar el paso de las trombas de agua...

Finalmente y bajo el Gobierno de **Felipe González** que siguió al efímero de **Leopoldo Calvo-Sotelo**, se diseñaron, licitaron y ejecutaron las tres presas: Nueva Presa de Tous (379 Hm3 capacidad), igualmente ejecutada por la UTE Agroman & Dragados, donde seguí estando, en este caso, en el Comité de Dirección del Consorcio Constructor, y ya con dirección y supervisión de la CH. Júcar; la Presa de Escalona sobre el río afluente del Júcar (99 Hm3) y la presa de Bellús (69 Hm3), quedando, consecuencia de aquella desgracia –Pantanada de Tous de 1982– blindado definitivamente el río Júcar con estas tres presas ante futuras avenidas.

Y como último hito de esta triste cronología de inundaciones de la Provincia de Valencia, tenemos la reciente acaecida el 28 de octubre de 2024 fruto de la Dana iniciada en las comarcas de Utiel-Requena y Hoya de Buñol y cuyas consecuencias directas han afectado a todas las poblaciones de l'Horta Sud.

Los datos oficiales indican que la pluviosidad registrada en este último episodio (2024) no ha sido superior a los datos registrados en 1982, tras tres días de diluvio continuo, tampoco el volumen de la avenida: 7.500m³/seg en 1982, frente a tan solo 2.500 m³/seg en 2024.

Ante esta evidencia, cabe preguntarnos (¿?) cómo teniendo a nuestro alcance una capacidad tecnológica para implementar medidas preventivas/paliativas...cómo no ha sido posible evitar esta **dramática catástrofe**. A mi modo de ver todo ha sido confluencia de varios factores y decisiones erróneas.



Foto: EFE/MANUEL BRUQUE

La carencia de infraestructuras adecuadas, para impedir o minimizar los efectos de las crecidas. Así como el Nuevo Cauce del Turia (riada 1957, finalización 1960) ha sido capaz de desviar y conducir el enorme flujo de agua que se ha descargado en la parte media y baja de la Cuenca del Turia, salvando así a la Ciudad de Valencia de una hecatombe, y algo similar ha ocurrido más al sur, en el río Magro, afluente del Júcar, donde el embalse de Forata situado en Yátova –aguas arriba del Turia– y también en servicio en 1969, casi vacío cuando comenzó la Dana, en tan sólo 15 horas alcanzó su capacidad máxima de 30 hm³ y fue el responsable de disminuir el impacto de la riada en las poblaciones de la Ribera Baja del Júcar, salvando a Algemesí, de un desastre sin precedentes.

Entre los ríos Turia y Magro, se encuentra otro de esos cauces, que aun estando casi siempre secos, son capaces de transformarse en caudalosos ríos, el Barranco del Poyo. El barranco empieza en las montañas de Buñol, en dirección a Chiva y continúa por el término municipal de Cheste, cruza el llano de Quart de Poblet, junto a la Venta del Poyo, pasa por las cercanías de Torrent y Catarroja y desagua en la Albufera. Su profundo y ancho cauce siempre está seco, salvo en las avenidas, cuando corre furiosamente y destruye todo cuanto se encuentra, según describió el botánico y naturalista valenciano **Antonio José Cavanilles** en 1775, ya hace 2 siglos y medio.

Inconcebiblemente, este cauce de presa reguladora, planificada desde hace 30 años, aguas arriba de Cheste, concretamente en Vilamarxant, infraestructuras a las que hay que añadir, el encauzamiento del Barranco de La Saleta, pendiente igualmente unos 35 años con multitud de anteproyectos redactados y que cortarían inundaciones por desbordamiento de Aldaya y Xirivella, e igualmente el encauzamiento o traslado (¿?) del Barranco de l'Horteta y también dependiente afluente del Barranco del Poyo, que salvaría a Torrente y Paiporta.

Falta de limpieza y vegetación en cauces, ramblas y barrancos y/o prohibición vigente de cortar cañaverales (actividad que hasta hace décadas era tradicional en la huerta para utilizar las cañas en labores agrícolas). Los verdes /falsos ecologistas han conseguido que la caña común (especie foránea) declararle especie protegida por Teresa Ribera, han afectado a la capacidad de drenaje, disminución velocidad del agua de lluvia, forman tapones –a modo de azudes– tantísima vegetación en los cauces, que al ser desbordados, colapsan y generan olas/avalanchas... con suficiente fuerza para llevarse por delante todo en cuanto encuentra a su paso –incluidos vehículos aparcados en calles– y puentes/pontones. Además, la vegetación arrastrada por el agua, vegetación de arbustos, cañas, taponan los ojos de los puentes los derriba y genera nuevas olas.

Rediseñar los cambios drásticos en el uso del suelo y rediseño y adaptación de las estructuras lineales (viarias y ferroviarias) al paso del agua.

Las poblaciones de l'Hora Sud, antes predominantemente rústicas, se han transformado en áreas periurbanas (ciudades-dormitorio) en el entorno del área metropolitana de Valencia con múltiples y no siempre ordenados polígonos industriales carentes de separación de aguas

negras/fecales, de aguas grises, carentes o con insuficientes tanques de tormentas y otras infraestructuras hidráulicas y con la permisividad de los alcaldes, permitiendo de forma insensata –y olvidando el Patricova– edificaciones en zonas inundables.

Toda infraestructura lineal debe de tener y mantener expeditos los suficientes puentes o pasos inferiores, marcos prefabricados, holgados, pasos de agua de lluvia. Hacerlas más diáfnas y más permeables frente a una avenida o riada, y por el contrario no suponer un muro de contención o dique longitudinal, que provoque el gran embalsamiento de aguas arriba, en primer lugar... y pasadas unas pocas horas o quizás minutos y una vez alcanzada la cota de coronación de la carretera o ferrocarril, la ola = riada de agua, la rebase y provoque en apenas unos minutos un importante encharcamiento, tipo tsunami, sobre las poblaciones, polígonos industriales y propiedades agrícolas, caminos secundarios, aguas debajo de la infraestructura lineal.

La falta de coordinación entre la Administración Central y la Generalitat Valenciana (autonomía), cuando no, falta de entendimiento/enfrentamiento. Los protagonismos de unos, junto a su inexperiencia, frente a la evasión/evitación de responsabilidades de otros, convirtiendo una guerra contra el barro, como una lucha partidista ha sido y sigue siendo palmaria. La ausencia del Ejército durante los primeros y fundamentales días –con disponibilidad de medios humanos y materiales y vehículos suficientes– ha sido palmaria, y no solo ha indignado a la población, que ha sido penada con sus muertos, pérdida de sus propiedades y drástico cambio de vida, sino que este abandono del Estado Central ante el autonómico está causando asombro fuera de nuestras fronteras y pérdida de prestigio de nuestra Comunidad Valenciana.

Manuel Miñés es director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunitat Valenciana (CCCV).