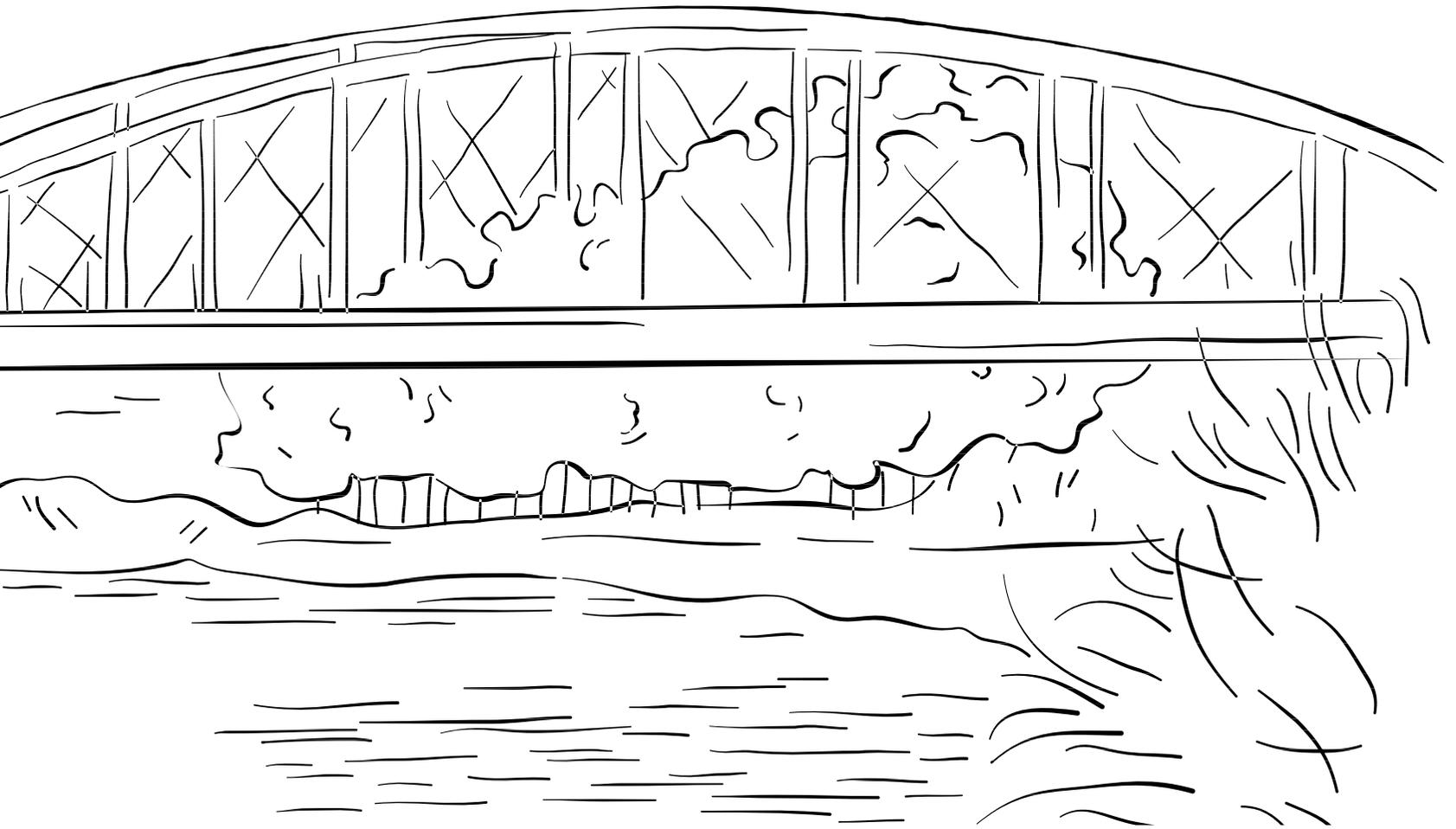


ALBALAT DE LA RIBERA 5

"El 4 de noviembre (de 1987), ciento veintitrés años después (de la gran riada de 1864) las mismas tierras y los descendientes de aquellos hombres y mujeres han vuelto a sufrir una desastrosa avenida. Entre ambas, han sido muchas las veces en que el río Júcar ha mostrado su poder devastador, aunque también durante todo este tiempo ha venido ejerciendo el contrapunto benefactor de propiciar la extraordinaria riqueza agrícola de las Riberas"

José Carles Genovés, presidente de la CHJ, 1988



ALBALAT DE LA RIBERA:

ACTOS DEL 75 ANIVERSARIO CHJ

del 4 al 22 de marzo de 2011

Para cerrar la conmemoración del 75 Aniversario de la CHJ, se escogió Albalat de la Ribera, lugar emblemático de una comarca que tanto interés y atención despierta de forma permanente en el organismo.

Juan Bautista Ferrando, alcalde de Albalat, facilitó el montaje de la exposición y que los actos tuvieran una gran relevancia. El alcalde puso a disposición de la CHJ el magnífico espacio de la conocida *Casa del Bou*, que albergó la exposición *Hidrografías*, así como una muestra de interesantes planos originales de obras de defensa de la Ribera, de mediados del siglo XIX que se conservan en los archivos de la CHJ.

Merece destacarse la masiva participación de toda la población y de otras localidades de la comarca que llenaron el salón de conferencias y participaron tanto en el acto de inauguración como en el de clausura. Igualmente destacar la presencia de entidades sociales, grupos ecologistas y organizaciones no gubernamentales que en el turno de preguntas pudieron debatir con los ponentes, alcalde y directivos



Fachada de la *Casa del Bou* en Albalat de la Ribera.



Montaje de la exposición fotográfica.

de la Confederación para aclarar actuaciones y gestiones del organismo. Estos momentos fueron de los más apreciados por los presentes. Como ejemplo, cabe mencionar la intervención del ingeniero de la Confederación, José López Garaulet, en respuesta a determinadas inquietudes de colectivos sociales que fue largamente aplaudida por los presentes.

La inauguración de la exposición *Hidrografías* tuvo lugar el día 4 de marzo. A continuación, en la misma *Casa del Bou*, el profesor Mateu disertó sobre “Los primeros tiempos de la Confederación Hidrográfica en la Ribera”, destacando las actuaciones en obras de defensa y la iniciativa de las acequias de la Ribera en el inicio de la regulación del Júcar en Alarcón.

Entre los días 4 y 22 de marzo, la exposición fue visitada por numeroso público de Albalat de la Ribera y otros pueblos inmediatos. Algunas fotografías expuestas merecieron especial atención por reflejar la vida tradicional alrededor del río en la Ribera. El recinto se abrió además para varias visitas escolares.



Momento de la inauguración.



Inauguración de la exposición. Entre otros William Colom, presidente de AE-Agró, Juan José Moragues, presidente de la CHJ, Javier Ferrer, director de la Oficina de Planificación Hidrológica de la CHJ y Salvador Gil, concejal del Ayuntamiento de Sueca.

El día 22 de marzo, como cierre de los actos del 75 Aniversario, se clausuró la exposición *Hidrografías* en la *Casa del Bou* de Albalat de la Ribera. En una sala totalmente abarrotada, ante más de 300 personas, el alcalde Joan Baptista Ferrando introdujo al ponente Joaquín Andreu, catedrático de la Universidad Politécnica de Valencia y ex director técnico de la Confederación Hidrográfica del Júcar, que habló de los objetivos y proyectos que lleva a cabo la CHJ en el ámbito de su demarcación y las importantes actuaciones que se están realizando para la prevención de avenidas.

La clausura oficial del 75 Aniversario corrió a cargo del presidente de la Confederación Hidrográfica del Júcar, Juan José Moragues Terrades, quien mostró su satisfacción por el desarrollo de los actos en las distintas sedes y su gratitud a cuantos lo hicieron posible en Valencia, Teruel, Albacete, Cuenca y Albalat de la Ribera.



Acto de clausura en Albalat de la Ribera. Joan Baptista Ferrando, alcalde de Albalat de la Ribera, Juan José Moragues, presidente de la CHJ y Joaquín Andreu, catedrático de la Universidad Politécnica de Valencia y ex director técnico de la CHJ.



Clausura del 75 Aniversario.



Momento de la clausura en Albalat de la Ribera. Entre otros, Manuel Alcalde, comisario de Aguas de la CHJ, Carlos Fernández, secretario general de la CHJ y José López Garaulet, jefe del Área de Actuaciones Especiales de la CHJ.



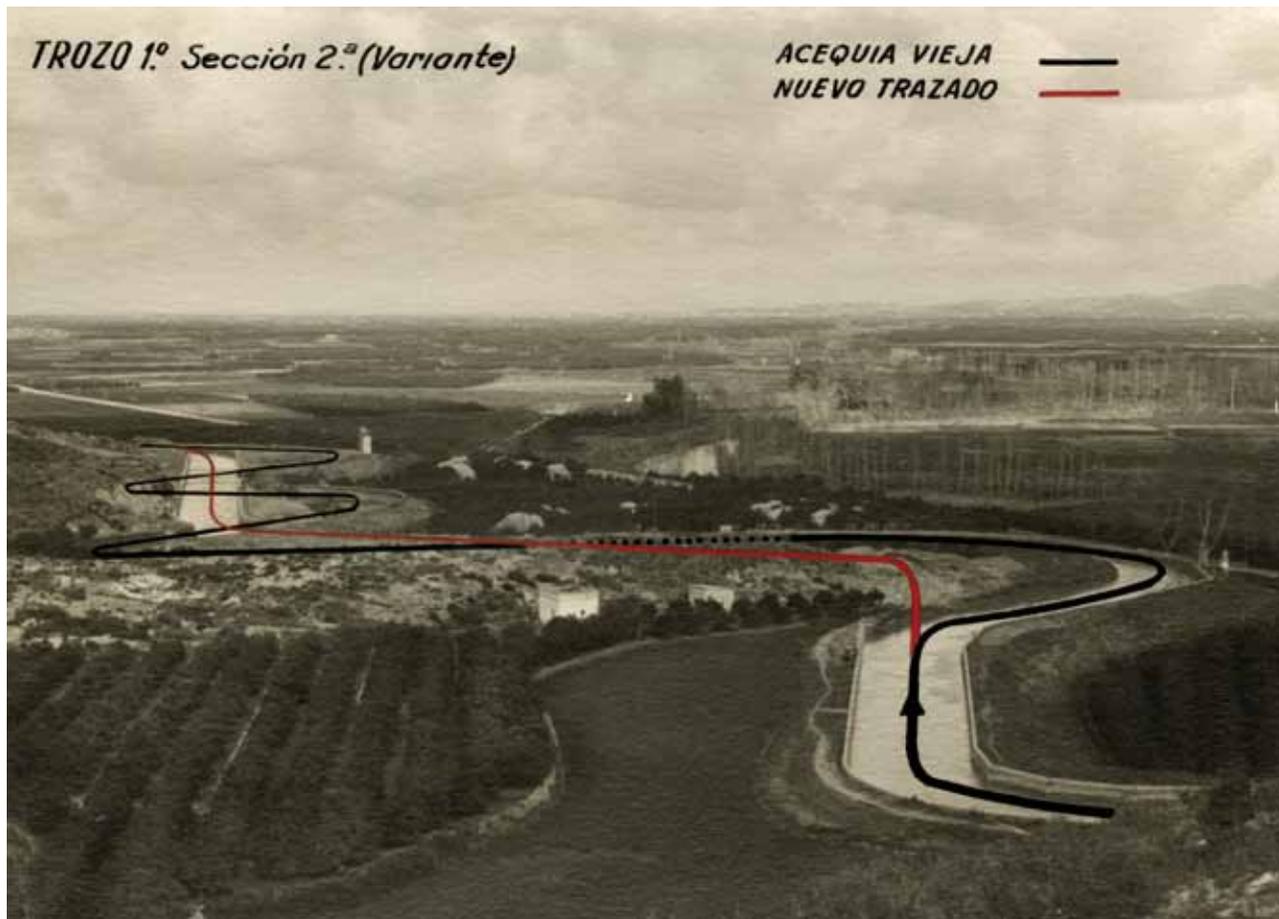
Carlos Fernández, secretario general de la CHJ y Juan José Moragues, presidente de la CHJ.



Clausura en Albalat de la Ribera. En la primera fila, Elena Enguix Samper y otros familiares de Ricardo Samper Ibáñez; Federico Bonet, director técnico de la CHJ, junto con la diputada autonómica Pepa Frau; Javier Ferrer, director de la OPH de la CHJ y Teodoro Estrela, director adjunto de la CHJ.



Una instantánea de los asistentes al acto de clausura.



Acequia Real del Júcar (Valencia). 1943
Rectificación de las curvas de Gavarda

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR: LOS PRIMEROS TIEMPOS EN LA RIBERA

Joan F. Mateu Bellés
Universitat de València

Hacia 1935 los riegos del Júcar en la Ribera sumaban unas 40.000 ha, de las cuales unas 25.000 tomaban sus caudales de aguas arriba del azud de la Acequia Real. Los regantes de la Ribera, liderados por la Acequia Real, tuvieron un destacado protagonismo en el proceso de creación (1934) y constitución (1935) de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Los síndicos-regantes, mayoritarios en la asamblea del organismo, consideraron que la Confederación podría defender mejor sus intereses frente a las injerencias externas, y favorecería el fomento de las obras de regulación, sin menoscabo de la autonomía y privilegios de sus acequias. La experiencia confederal, corta e intensa, se quebró con la Guerra Civil. Posteriormente, en la *Nueva España*, la descentralización y la participación social en la asamblea —tan propia de las confederaciones hidrográficas— quedaron en suspenso. Todos los síndicos electos fue-

ron *transitoriamente* suspendidos, y el gobierno del organismo quedó restringido a los cargos *oficiales*.

En este complejo escenario político se inscriben las primeras actuaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar en la Ribera. Aquí sólo me referiré a tres tipos de intervenciones (la ataguía de Alarcón, las obras de defensa y el revestimiento de acequias). A través de ellas es posible ponderar el impacto de la Confederación en el *país clásico del regadío*.

La Ribera en los inicios de la regulación del Júcar: la ataguía de Alarcón

En la asamblea constitutiva de la Confederación Hidrográfica del Júcar, celebrada en la ciudad de Valencia el 24 de noviembre de 1935, Miguel Paredes García, destacado regante de la Acequia Real, delegado del Gobierno y presidente de la Confederación, señaló que el objetivo esencial del nuevo organismo era la construcción rápida de los embalses de Alarcón, Tous, Enguídanos y Forata para regular el Júcar, el Cabriel y el Magro, sin perjuicio de algún otro de menor importancia. La asamblea acordó, entre otros, la remisión al ministerio de Obras Públicas del *Proyecto de pantano de Tous*, redactado por el ingeniero Luis Sánchez Cuervo, a instancias de la Acequia Real del Júcar.

Muy pronto la sublevación militar de julio de 1936, inicio de una fratricida y destructiva Guerra Civil, quebró la vida institucional de la recién constituida Confederación Hidrográfica del Júcar. Al finalizar las operaciones bélicas, el *Nuevo Régimen* implantó una política hidráulica de corte autoritario que aparentemente enlazaba con la de la dictadura de Primo de Rivera. Sin embargo la gestión confederal participativa quedó desnaturalizada y los resortes

democráticos de la asamblea de la Confederación quedaron en suspenso *transitoriamente*. A partir de entonces los cargos *oficiales* y los facultativos fueron los encargados de ejecutar planes ordenados desde la dirección general de Obras Hidráulicas.

La regulación del Júcar, que era “cuestión de gran interés para mejorar y ampliar los riegos de esta región privilegiada” (PGOH, 1940), se inició con la construcción del pantano de Alarcón. Pronto, el 19 de febrero de 1941, los regantes e industriales del Júcar mostraron su disposición o compromiso de auxilio en las cargas económicas de la construcción de Alarcón, en la forma y condiciones establecidas por la ley de 7 de julio de 1911. El ofrecimiento de contribuir al 50% fue aceptado por el *Nuevo Estado* que sólo disponía de “recursos muy menguados” y “muy diluidos por las reparaciones de las inmensas devastaciones perpetradas por las hordas revolucionarias” (PGOH, 1940). Los usuarios del Júcar solicitaron la adjudicación de las obras, un ofrecimiento aceptado en octubre de 1941. Finalmente el Consejo de Ministros (BOE de 5 de noviembre de 1941) resolvió sobre las condiciones de construcción de Alarcón, mediante un *sistema de cooperación*.

El 4 de febrero de 1942 se constituyó la *Unidad Sindical de Usuarios del Júcar* (U.S.U.J.) para promover o realizar la construcción del pantano de Alarcón y otras obras de regulación. La nueva sociedad estaba formada al 50% por las acequias de la Ribera (que representaban la casi totalidad del cultivo arrozero, más de la mitad del naranjero y una inmensa riqueza en frutales y hortalizas, cuyos respectivos ciclos vegetativos generaban altas demandas hídricas durante el verano) y por los saltos hidroeléctricos (cuyo interés era la supresión de los estiajes y disponer de un caudal regulado tanto en invierno como en verano, que les ahorrara el coste

de las térmicas). El presidente de la Acequia Real del Júcar, Vicente Marí Hernández, fue el primer presidente de la U.S.U.J.

Las obras de Alarcón las realizó la U.S.U.J. por contrata y, por tanto, el proyecto y la dirección facultativa recayeron en la Confederación Hidrográfica del Júcar. Respecto de la financiación, Vicente Marí (*Almanaque de Las Provincias*, 1943, 85) manifestó que “la U.S.U.J. ofreció abonar íntegramen-



Vicente Marí Hernández, presidente de la Acequia Real del Júcar (1939-1962). (Imagen cedida por ARJ)

te el coste de Alarcón, si bien el Estado adelanta las cantidades precisas, de las que se resarcirá en la forma y con los intereses usuales, en sucesivas anualidades. De los adelantos que verifica el Estado, se compensará sobradamente con el canon que ha de percibir de los concesionarios del salto de pie de presa. Como usted ve, la fórmula económica resulta muy ventajosa al Estado, pero ello responde a un ofrecimiento nuestro que mantenemos y del que no nos arrepentiremos...” Según Vicente Marí Hernández, muchos serían los beneficios del futuro pantano de Alarcón. En primer lugar, “se aseguran los regadíos existentes, hoy mal dotados y sujetos siempre a la eventualidad de unas lluvias oportunas en pleno verano... *Con el Pantano de Alarcón se tiene la certeza de que los estiajes pronunciados del río Júcar no se producirán*”. El segundo beneficio sería “el aumento de energía eléctrica que también padece la escasez de aguas en los veranos, precisamente en la época en que es necesario incrementar las cargas para los riegos por medio de elevación”. En tercer lugar, “y cuando la práctica demuestre que existen sobrantes de aguas y en qué cantidad, la U.S.U.J. ha solicitado del Estado la absorción de aquéllas por sus actuales canales, con el fin de poder conceder el riego a muchas tierras que están en sus zonas y que hoy no pueden utilizar las aguas del Júcar porque carecen del derecho a ellas”. Por último, “y si el Pantano almacenase todavía mayor caudal, nuestras comunidades se preparan para disponer que sus canales absorban las dotaciones precisas, sin dejar llegar ni una gota al mar, y entonces los regadíos se extenderían por las zonas limítrofes de las nuestras. Claro que esto último resulta prematuro y problemático porque falta conocer *prácticamente* el rendimiento del Pantano”. En síntesis, “los nuevos regadíos deben establecerse dentro de los ya existentes y a su alrededor, y

ello, no por un afán localista y provinciano, que no sería decoroso dentro de la actual organización del Estado, sino porque creemos firmemente que donde mayores rendimientos han de producir las aguas del Júcar es en esta región que reúne las condiciones precisas e indispensables para el aprovechamiento total de la modificación de cultivos —de secano en regadío—, operación no tan fácil como se cree y que exige a lo menos un aprendizaje lento, a veces de generaciones, que en Valencia no es necesario”.

A fines de 1942, en Alarcón casi habían concluido los trabajos de impermeabilización, el túnel de desvío y la mayor parte de la ataguía de aguas arriba y se estaba a la espera de la pronta entrega y colocación de una gran compuerta de hierro para el cierre del túnel de desvío. Apenas se habían iniciado las obras de edificios, explanaciones, carreteras, etc. Por su parte, en 1943 quedaron completamente terminados el túnel de desvío y la ataguía de aguas arriba, se verificó el montaje de la compuerta de cierre: con ello se había conseguido una capacidad de embalse de 13 hm³. Además la Confederación ejecutó las expropiaciones para este pequeño pantano.

Todo estaba dispuesto para conseguir durante el verano de 1943 el adecuado rendimiento de las obras, pero faltó el caudal suficiente en el río. Según Rafael Tasso, secretario de la ARJ (*Almanaque de Las Provincias*, 1944, 482-483), aquel verano hubo un severo estiaje “de parecida intensidad y características al del año 1942, que dejó penoso recuerdo en el ánimo de los agricultores de nuestra Ribera. Baste decir que durante la mayor parte del verano la dotación de la Acequia Real del Júcar no alcanzaba sino 12 m³/seg... Llegó un momento, a fines de junio de 1942, en que la situación de los riegos en la Acequia

Real se hizo insostenible y fue preciso dar órdenes de dejar en absoluto sin agua a los términos de Silla, Picasent, Beniparrell y Albal”. El 2 de julio una lluvia de gran intensidad y mejor oportunidad salvó la difícilísima situación planteada en la Ribera. No obstante, durante el resto del verano y aún del otoño, el régimen de estiaje del río Júcar no sufrió variación alguna, por lo que no fue posible en el resto del año 1943, embalsar agua en la ataguía de Alarcón más que en



Ataguía de Alarcón (Cuenca). 1943

cantidades insignificantes. En realidad el cierre de la compuerta irrogaba perjuicios a las centrales eléctricas establecidas desde aquel lugar a la confluencia del Gabriel. “Ello destacó la necesidad de conseguir en breve plazo la interconexión de todas las líneas eléctricas de los componentes de la U.S.U.J., con cuyo procedimiento se podría alcanzar el máximo rendimiento del desembalse del pantano de Alarcón”. De otra parte, la junta directiva de la U.S.U.J. solicitó al Estado autorización para recrecer en 7 m de altura la ataguía de aguas arriba, con lo que se lograría una capacidad de embalse de más de 50 hm³.

La dirección general de Obras Hidráulicas aprobó el recrecimiento a fines de noviembre de 1943. La U.S.U.J. confiaba en que la ataguía estuviera concluida a fines de marzo de 1944, todavía con tiempo para embalsar una reserva suficiente para la campaña del verano, aunque con desconfianza respecto al régimen del Júcar. De otra parte, la junta directiva de la U.S.U.J. aprobó el anteproyecto de interconexión de las centrales establecidas en el Júcar, entre Alarcón y Cofrentes, el cual, tras verificarse los estudios definitivos, se elevaría al ministerio de Industria para su aprobación. Poco a poco, el plan constructivo de Alarcón era “una realidad de la nueva España, por haber sido iniciada totalmente después de la Liberación. De Alarcón se habla no sólo por los regantes e industriales interesados en esta gran obra de regulación, sino también por los que se preocupan por el porvenir de Valencia, y ya empieza a tener resonancia dentro del ámbito nacional” (*Almanaque de Las Provincias*, 1944, 490).

El urgente recrecimiento de la ataguía de aguas arriba se acabó en 1944: “no podemos esperar a que la obra definitiva del Pantano esté terminada, porque las necesidades de los riegos y de la industria hi-

droeléctrica se han hecho tan acuciantes, que una espera de tres o cuatro años ya no sería tolerable” (*Almanaque de Las Provincias*, 1945, 509). En realidad el recrecimiento de la ataguía había conseguido convertir una obra provisional en una presa con capacidad superior a los 50 hm³. Sin embargo, las expectativas para el verano de 1944 no se cumplieron por la sequía y, a pesar del interés de la U.S.U.J., fue muy limitada el agua embalsada disponible. Por su parte la sequía extraordinaria de 1945, “sin precedentes conocidos”, desarticuló toda organización de reservas y el agua faltó para el riego y para la producción de energía eléctrica (Tasso, 1946, 97). El 31 de diciembre de 1945, la ataguía de Alarcón retenía 43’2 hm³. Sin exagerar su importancia, el volumen no era suficiente para los riegos del próximo verano, “pero administrados con máxima cautela incrementarán la dotación del Júcar en su estiaje”.

El 22 de marzo de 1946 se reunió por primera vez la junta de desembalse del pantano de Alarcón, presidida por el general Miguel Abriat, delegado del Gobierno en la Confederación Hidrográfica del Júcar, con la participación del ingeniero director de la Confederación, el ingeniero delegado de la Jefatura de Industria, el ingeniero jefe del Servicio Agronómico, y representantes de acequias y de industriales hidroeléctricos. Esta reunión marcaba el inicio de una nueva época en la gestión del Júcar; a partir de entonces los regantes de la Ribera deberían negociar el uso de las aguas reguladas con los saltos eléctricos y el Estado.

Las obras de defensa

Las actuaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar en materia de defensas contra las inundaciones de la Ribera durante los años treinta y cuaren-

ta del siglo XX mantuvieron el mismo criterio de defensas locales desarrolladas por la antigua división hidráulica del Júcar en sus actuaciones de Alzira, Albalat, Polinyà, Riola, Fortaleny, Sueca, Cullera, Carcaixent, Carlet, Alberic o Algemesí, aunque con algunos detalles reseñables. Los servicios técnicos de la Confederación siguieron efectuando reparaciones urgentes de brechas y derrumbes ocurridos durante las avenidas en los muros de protección construidos en las márgenes cóncavas inmediatas a poblaciones de la Ribera Baixa. Si hasta entonces los ingenieros habían optado por muros protegidos por espigones, la práctica había sancionado satisfactoriamente la construcción de un muro corrido de mampostería sobre escollera. Esta modalidad de obra se realizó, entre otros tramos, en la partida de la *Revolta del Riu* de Albalat de la Ribera a fines de los años cuarenta, según proyecto de Luis Janini (1945), con un presupuesto de 86.604 ptas. El ayuntamiento de Albalat aportó el 25% en el plazo de 20 años, según establecía la ley de 1911.

El 28 de septiembre de 1947, un turbión de unas tres horas de duración alcanzó “una considerable intensidad catastrófica en la sierra de Corbera, pro-



Reparación del dique y pretil de cierre del *brazo muerto*. Alzira, 1947

duciendo daños de consideración en Tabernes de Valldigna, Favareta, Llaurí, Corbera y Alcira principalmente. Los daños no sólo fueron en las poblaciones, sino también en los campos, roturas de puentes, levantamiento de firmes especiales, tapias, etc. A pesar del interés del ingeniero que suscribe (Luis Janini), no se ha podido obtener datos exactos o suficientemente exactos de la altura del agua caída, pero a la vista de los efectos ocasionados, puede afirmarse que la lluvia caída y con ese intervalo tan corto, fue de proporciones nunca conocidas”. Entre los daños se contaba una gran brecha en la presa de tierra, revestida de mampostería de unos 10 m de elevación, que desde 1918 cerraba el *brazo muerto* del río Júcar en Alzira. En 1919 se construyó un régimen de circulación continuo que, pasando por debajo de la presa mediante una tubería de hormigón, conducía agua del Júcar al brazo muerto, impidiendo el estancamiento de las aguas sucias y la formación de charcas. Esta fue la causa de la formación de la brecha. En los meses finales de 1947 se procedió a la reparación de urgencia, a cargo del Estado, por administración directa, con un coste de 76.126 ptas.

Las recurrentes inundaciones solían desencadenar urgentes demandas locales de obras de defensa o podían acelerar la resolución de ciertos expedientes. Así el 10 de octubre de 1942 hubo una inundación de Carcaixent por desbordamiento del Júcar que en la zona de meandros del término municipal alcanzó 1'30 m sobre el margen fluvial: entre otros, quedó socavado el camino que discurría junto al río en la partida del *Vall de Lloret*. Inmediatamente el ayuntamiento remitió (2 de noviembre de 1942) el obligatorio certificado de auxilios, ofreciendo los terrenos necesarios para las obras de defensa del *Vall de Lloret* y comprometiéndose a aportar el 35% del presu-

puesto total en 20 anualidades. Las obras, iniciadas en septiembre de 1944, se adjudicaron al contratista Bautista Cuesta Peris y se liquidaron en 1949. Pero las crecidas de enero y, sobre todo, febrero de 1949 produjeron un arrastre de escollera en cuantía tal que determinaron la rotura del nuevo muro de defensa en su tramo central.

Repetidas inundaciones del término de Alberic (octubre de 1943, 28 de septiembre de 1947 y, sobre todo, la de 17 de febrero de 1949) motivaron también la solicitud de hasta tres obras de defensa para fijar los márgenes cóncavas e impedir los desbordamientos de las crecidas ordinarias. Las inundaciones arruinaban, a menudo, las cosechas de arroz y, sobre todo, desnivelaban los campos y dañaban las acequias. Este mismo cuadro se repetía en los pueblos de la Ribera Baixa con altos costes económicos en los *estratégicos* arrozales de los años de la autarquía.

Por su parte el núcleo de Algemesí, situado en la margen izquierda de la rambla homónima y no lejos de la desembocadura de ésta en el Júcar, se halla edificado junto a dos brazos que el río forma a su paso por el pueblo. El desagüe de ambos cauces no era suficiente en las avenidas extraordinarias y se producían desbordamientos con peligro para los habitantes, la seguridad de los edificios y el tráfico por carretera y ferrocarril. En 1934 el ingeniero Rafael Montiel redactó el *Proyecto de obras de defensa de Algemesí contra las avenidas del río Magro* con tres posibles alternativas. Finalmente la dirección general de Obras Hidráulicas aceptó la solución A (ampliación del cauce de la derecha y supresión del brazo de la izquierda) porque los terrenos y las edificaciones que debían expropiarse eran menores y porque la diputación ya estaba construyendo el puente sobre el brazo derecho y el ayuntamiento seguía re-

llenando el brazo muerto. El proyecto quedó aprobado definitivamente por O. M. de 24 de octubre de 1935. Al informar el replanteo (25 de mayo de 1936), José Marqués, ingeniero jefe de la delegación de los servicios hidráulicos del Júcar, comentaba “que la influencia de los pantanos en proyecto del Magro y en el Júcar ha de ser en su día decisiva, el primero (Forata) porque retendrá todas las avenidas importantes del río y no es de suponer que después de construido se sobrepase el caudal del río Magro en Algemés de los 700 m³/seg que se calculan de capacidad al nuevo cauce”. Finalmente el proyecto de replanteo fue aprobado el 26 de junio de 1936 por contrata de 882.964 ptas. y aportación municipal del 25% en 20 anualidades. Durante la Guerra Civil se inició la ejecución por administración con los que se realizaron 3.089 m³ de desmonte, 255 m³ de excavación, 812 m³ de hormigón en cuerpo de muro y 322 en cimiento de muro. Finalizada la contienda civil, se solicitó la continuación de las obras, formalizándose el compromiso de auxilio del ayuntamiento (25%) y la aportación de los terrenos necesarios. El 23 de abril



Desbordamiento del Júcar en Alzira (Valencia). 17 de febrero de 1949

de 1940, la dirección general de Obras Hidráulicas resolvió que la compañía de Ferrocarriles del Norte no debía contribuir a la ejecución de las obras.

Por su parte el ayuntamiento de Alzira también solicitó el saneamiento del denominado *brazo muerto* del río Júcar como segunda fase de las obras de defensa. El proyecto de Jesús Alberola (1937), ingeniero de los servicios hidráulicos del Júcar, se planteó como una actuación hidráulica para defender la población de Alzira contra las avenidas del Júcar (mediante la prolongación del malecón hasta el lugar denominado *Tancada de Sant Antoni*), facilitar el retorno al Júcar de las aguas inundantes por desbordamiento (mediante el desvío de los barrancos de la Casella y Barxeta y la excavación de un cauce directo al Júcar y evitar el estancamiento de aguas en el brazo muerto mediante una tubería colectora de aguas negras). El ingeniero Alberola estuvo asistido por los estudiantes Salvador Aznar y Rafael Couchoud, alumnos destinados eventualmente a la dependencia de la Plaza de Tetuán de Valencia para efectuar prácticas mientras permanecía cerrada la Escuela de Madrid. El proyecto fue elevado a la superioridad a fines de 1937 y devuelto a la Delegación de los Servicios Hidráulicos en agosto de 1938 con algunas modificaciones técnicas y administrativas.

Años después de la Guerra Civil, se retomó el proyecto de defensa de Alzira. La primera parte del nuevo proyecto (Janini, 1947) era similar al documento elaborado por Alberola (y los estudiantes Aznar y Couchoud) y repetía las mismas actuaciones hidráulicas. Sin embargo, Janini añade que Alzira, además de los problemas hidráulicos, “tiene otro problema capital, que es el de las comunicaciones en cuanto a congestión de tráfico y en cuanto a peso del mismo” durante todo el año, pero sobre todo durante la

campana naranjera, con las cajas que se embarcan en el puerto de Valencia. Puesto que este problema era indispensable que se solucionara en breve plazo por la jefatura de Obras Públicas de Valencia, Janini proponía una solución conjunta para los problemas hidráulicos y de tráfico consistente en aprovechar la ampliación de la primitiva mota (de 5 a 10 m) y su prolongación para travesía exterior de la población hasta aguas arriba del cruce de la mota con la carretera de Alzira a Carcaixent.

El proyecto de Janini para la defensa de Alzira estaba pendiente de aprobación definitiva, en espera de fijar la aportación del ayuntamiento. El 16 de febrero de 1949 el pleno del ayuntamiento acordó trasladar a la dirección general la cuestión de los peligros de las inundaciones y solicitó la urgente resolución del problema. Solo un día después “las aguas desbordadas del Júcar salieron al río Barcheta, en las primeras horas de la mañana entraron en la población por el Brazo Muerto, ocasionando daños en las casas, arrastrando muebles, enseres, etc., paralizando la vida de la población y pereciendo un hombre. Alcira estuvo inundada más de dos días”. Los técnicos de la Confederación estimaron una “punta de crecida de 950 m³/seg” en Alzira. Es más, a las 11 de la mañana del día 18 de febrero Rafael Montiel, ingeniero director adjunto de la Confederación y Salvador Aznar, ingeniero encargado de la 6ª zona, visitaron Alzira. En el informe del primero se afirma que era “innegable la urgencia de la construcción de las obras de defensa, complemento de las realizadas anteriormente. Su ejecución no excluye las de los accesos y travesías, ni la de éstos supone la inutilización de ningún elemento de las obras de defensa”. Por su parte, Salvador Aznar indicaba que “los graves perjuicios ocasionados a la economía local por la última inundación tienen que repercutir forzosamente en

el sentido de hacer prohibitivo durante varios años todo intento de contribuciones indirectas o repartos extraordinarios con el fin de aportar fondos para la construcción de la defensa, no admitiendo por otra parte dicha construcción mayor dilación si se quiere evitar mayores daños”. En su opinión el auxilio del ayuntamiento debería reducirse a la entrega de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de defensa. Finalmente la dirección general de Obras Hidráulicas aprobó el *Proyecto de obras de defensa de Alcira contra las avenidas del Júcar* por O. M. de 18 de septiembre de 1949, adjudicándose la contrata a Antonio Caselles Martínez por 5.864.000 ptas. Las obras, que deberían haber acabado en enero de 1953, se terminaron, después de tres prórrogas, el 31 de diciembre de 1957. Las obras fueron recibidas provisionalmente en junio de 1959 y definitivamente el 24 de febrero de 1960.

Revestimiento de acequias

Desde su creación la Confederación Hidrográfica del Júcar entendió que los beneficios de las obras de regulación (Alarcón, Enguídanos, Tous y Forata) serían limitados si las acequias de riego no mejoraban su capacidad, su dominio de la máxima zona inundable o su impermeabilidad. La dirección de la Confederación, que deseaba estudiar esta cuestión en todo el territorio de su competencia, solicitó una autorización especial para agilizar la tramitación de los proyectos. De otra parte, en pocos meses, varias comunidades de regantes de la Ribera remitieron al organismo peticiones de rectificación y revestimiento de acequias y reparación de azudes. Aunque el exceso de trabajo y la limitación de la plantilla facultativa retrasaron la redacción de los proyectos, las solicitudes expresaban la voluntad de los sindicatos de riego por la modernización de las infraestructuras, al amparo de la ley de

auxilios de 1911, y su confianza en el organismo confederal. Sin embargo el programa de revestimiento de acequias se vio gravemente alterado por la Guerra Civil. No obstante, pasados los primeros meses de la contienda, las nuevas gestoras de los sindicatos de riegos mantuvieron las mismas peticiones. Las urgencias del paro obligó incluso a desglosar los proyectos para acelerar su tramitación y ejecución.

Por su parte el *Nuevo Estado* surgido de la Guerra prosiguió con la mejora de acequias que seguían reclamando las comunidades de regantes. Un decreto de 15 de diciembre de 1939 dispuso que los revestimientos de acequias fueran considerados como obras de mejora, de cuya ejecución se encargaba el Estado, “siempre que las Comunidades de regantes, legalmente constituidas, garantizasen una aportación durante la ejecución de las obras del 20 por cien de su coste, más otra del 50 por cien, aumentada con su interés del 2 por cien al año, a reintegrar al Estado en un plazo máximo de 20 años, contados a partir de un año después de terminarse las obras, y, en todo caso, antes de que transcurran tres años después de comenzadas”. Las *memorias* de la Confederación Hidrográfica del Júcar de la primera posguerra incluyen numerosos cuadros sobre mejoras de riegos (terminadas, en ejecución, en estudio, pendientes de estudio) y reparación de azudes. Estas obras, exigentes en mano de obra, pretendían además mitigar el paro obrero en determinados momentos del calendario agrario. Seguidamente, a modo de ejemplo, se citan varias intervenciones.

Cullera: El 13 de agosto de 1935, el presidente del sindicato de riegos de Cullera solicitó al ministerio de Obras Públicas el estudio de un proyecto de mejora de las partidas arrozales. El cedista Francisco Bosch Marín, subsecretario de Obras Públicas, lo autorizó

en tanto respondía a los objetivos fundacionales de la nueva Confederación Hidrográfica del Júcar. El exceso de trabajo no permitió a Félix Casaus la redacción del proyecto hasta 1937. En el reconocimiento de campo el ingeniero constató el escaso rendimiento de la mayoría de las acequias: muchos campos de las cotas más altas se regaban mediante represas artificiales que desbordaban e inundaban las parcelas colindantes. El proyecto de Casaus contemplaba la mejora de 1.282 ha de arrozal mediante el revestimiento de acequias, corrección de rasantes y apertura de algún canal secundario. La actuación se efectuaría sobre la acequia que atravesaba el pueblo, las de *Borrans* y *Sant Salvador*, y en una de nueva traza para la *Fillola de Xafarines*. El proyecto también establecía el orden de ejecución de las obras y un posible cronograma, y el presupuesto (256.482 ptas., por administración; y 298.517 ptas., por contrata).

Al finalizar la Guerra Civil quedó anulada la tramitación del proyecto por haberlo sido en *período rojo*. El *nuevo* proyecto suscrito por V. Botella con la necesaria modificación de precios, fue aprobado con carácter de replanteo por O. M. de 9 de diciembre de 1941.



Azud de Cullera (Valencia). 1941

La Confederación fue autorizada para la ejecución de las obras por el sistema de administración mediante destajos directos, iniciándose por *Xafarines* y *Sant Salvador*. Como los precios pronto quedaron desfasados, Juan Aura redactó un reformado (1944) y un desglosado para la partida de *Borrans* (1945). La recepción única y definitiva de las obras tuvo lugar en marzo de 1948: el Estado había aportado el 80% y el sindicato se hacía cargo del 20% restante (esto es, de 187.392 ptas.).

Sueca: José M^a Palacios Castells, presidente de la comunidad de regantes de Sueca y del sindicato de riegos, presentó ante la Confederación, en marzo de 1936, un *Proyecto de bocal, compuertas y desviación de la actual ría de los canos de Sueca*, suscrito por el ingeniero Rafael Dicenta de Vera, con objeto de mejorar la toma de aguas. A principios del verano de 1936, el ministerio de Obras Públicas, que aprobó técnicamente el proyecto con varias prescripciones, fijó que la comunidad de regantes de Sueca debía contribuir con el 60% del coste total (20% durante la construcción y el 40% restante en un plazo máximo de 20 años, aumentado con un interés del 2%). El proyecto fue definitivamente aprobado a fines de 1936. En octubre de 1937, José San Pío Cluquell, presidente de la comisión gestora de la comunidad de regantes de Sueca, solicitó el desglose del presupuesto en cantidades inferiores a 50.000 ptas para su ejecución directa por administración y paliar el problema del paro.

Al finalizar la Guerra, se tramitó de nuevo el mismo proyecto por anulación del expediente efectuado en *período rojo*. Las obras consistían en un bocal con una empalizada de pilotes de hormigón, unas compuertas inmediatas al bocal, cierre de la ría actual y construcción de la mota para evitar desbordamien-

tos, y finalmente construcción de un canal para unir las compuertas que se proyectaban con las actuales. Durante el período de exposición pública, José M^a Palacios Castells, presidente repuesto de la comunidad de regantes, solicitó que “al objeto de solucionar el paro obrero en esta población, caso de ser aprobado por el Nuevo Estado los proyectos de la nueva Ría, el mayor deseo del Sindicato sería que se le facultara para efectuar parte de las expresadas obras a cuenta del setenta por ciento de dicho auxilio”. La tramitación se complicó porque los regantes de los términos de Favara, Llaurí, Riola, Polinyà, Corbera, Fortaleny, Cullera y Tavernes (todos ellos de la margen *rival*) alegaron en contra al entender que Sueca introducía mejoras innecesarias con grave riesgo y daño para sus intereses. El preceptivo informe del ingeniero encargado de zona, Vicente Botella (17 de febrero de 1941), no tomó en consideración los temores de las tierras *rivales* de Sueca.

Escalona: En el momento de constitución de la Confederación Hidrográfica del Júcar (1935), la comunidad de regantes de la acequia de Escalona también solicitó al subsecretario de Obras Públicas, Bosch Marín, el auxilio económico para llevar a cabo la reparación del azud de derivación y el primer trozo del canal según proyecto de Rafael Dicenta. Rafael Montiel, ingeniero de la Confederación, se encargó de redactar el proyecto oficial que finalizó el 23 de marzo de 1936. El azud o presa de la acequia de Escalona, aguas abajo y a corta distancia de la desembocadura del río Escalona en el Júcar, estaba formado de palizadas de madera que constituían cajones de madera (pero faltaba el relleno en algunos, o estaban descalzados por la socavación de las aguas). El canal, en la primera parte del trazado, quedaba cubierto en avenidas de alguna importancia por acarreos (como sucedió en 1923). Según el proyecto, “esta parte pe-

ligrosa está comprendida entre el origen y la primera fesa o derramador”.

Acabada la Guerra se tramitó de nuevo el primitivo proyecto (que fue aprobado en marzo de 1941). Vicente Botella redactó además dos proyectos refor-



Acequia de Escalona, Sumacàrcer (Valencia). 1943

mados de terminación de la reparación de la presa y desvío el canal con un presupuesto por administración de 546.454 ptas, que comprendía refuerzo de la presa y margen izquierdo, toma del canal, depósito de sedimentación y compuerta, casa de compuertas, canal de desagüe del depósito de limpieza, túnel de desviación de la acequia y reparación del azud. En febrero de 1943 se aprobó otro adicional. Finalmente el presupuesto de ejecución por administración fue de 1.182.232 ptas. que se ejecutaron por destajos de hasta 25.000 ptas., propuestos por el ingeniero encargado, salvo el número 40 de hasta 240.000 ptas. adjudicado directamente por la dirección general de Obras Hidráulicas. En la obra intervinieron hasta nueve destajistas distintos. Las mejoras de Escalona, que se habían iniciado en junio de 1941, concluyeron en agosto de 1945. La recepción única y definitiva se realizó en septiembre de 1953.

Carlet: El 22 de abril de 1936 el alcalde presidente de la comisión gestora del ayuntamiento de Carlet solicitó el revestimiento de las acequias del término municipal a los servicios hidráulicos del Júcar. El ingeniero Vicente Botella fue el encargado de redactar el *Proyecto de revestimiento de las acequias Barberán, Conde y Perera en el término municipal de Carlet (Valencia)*, aprobado técnicamente el 28 de julio de 1937. Como el proyecto y la tramitación se consideraron nulos al acabar la Guerra, se repitió el procedimiento administrativo con el mismo proyecto de Vicente Botella, con la necesaria actualización de precios y la nueva remuneración del personal (art. 1 del decreto de 9 de marzo de 1940). El proyecto consistía en el revestimiento de las tres acequias (13.969 m), la instalación de paletas de toma para cada regante y seis compuertas con mecanismo de elevación sencilla en la toma y bifurcaciones de las acequias principales. Según el inge-

niero, el revestimiento supondría la eliminación de las filtraciones estimadas del orden de un 25% del caudal, sobre todo en verano, “en cuya época puede decirse que el agua no tiene precio por ser frecuente el caso de pérdida de cosechas por falta de riego en la época más necesaria”. La intervención también contemplaba la rectificación de rasantes.

El proyecto fue definitivamente aprobado en junio de 1944 por un presupuesto de 410.210 ptas., autorizándose a la Confederación la ejecución mediante destajos concursados. Declarado desierto el primero, se adjudicó al destajista Jesús Añó Vendrell como mejor postor. Inmediatamente el ingeniero Antonio Inglés redactó un reformado por el incremento de los precios. Hallándose avanzada la ejecución, el presidente del sindicato solicitó la permuta del revestimiento del primer tramo de Barberà (1.745 m) por la acequia de la *Olivereta*, no incluida en el proyecto. La dirección de la Confederación accedió a la petición. A fines de 1946 el revestimiento de las principales acequias de Carlet había concluido.

Acequia Real del Júcar: Pocos días antes de la constitución de la Confederación Hidrográfica también se presentó ante el organismo un *Proyecto de rectificación y mejora de la Acequia Real del Júcar*, suscrito en 1931 por Joaquín Monfort Domingo, para que lo ejecutara el nuevo organismo confederal. Inmediatamente el ministerio de Obras Públicas autorizó el estudio oficial y la redacción del oportuno proyecto, aunque el exceso de trabajo del ingeniero encargado, Rafael Montiel, lo retrasó. Avanzado 1936 Fausto Elío y Félix Casaus se hicieron cargo del estudio, pero el organismo no disponía de suficiente material topográfico para un canal de más de 50 km de longitud. Sólo a fines de 1937 Félix Casaus pudo concluir la redacción del *Proyecto de rectificación y mejora*

de la Acequia Real del Júcar, con un minucioso diagnóstico del estado de la centenaria infraestructura que regaba 19.995 ha (2.511 de naranjos, 5.246 de huerta y 12.238 ha de arrozal).

El proyecto de F. Casaus pretendía la corrección de las perturbaciones del régimen hidráulico y las pérdidas por infiltraciones, la reparación del azud y el largo canal, y la mejora del regadío de los *alters*. Según el ingeniero, el gasto efectivo era inferior al que le correspondía en todas y cada una de las secciones, las operaciones de riego encontraban dificultades y resultaban insuficientes, y los gastos de mantenimiento eran muy elevados. El proyecto perseguía la reducción progresiva de la sección del canal desde el origen hasta Albal, la mejora de las curvas más cerradas, el establecimiento de nuevas pendientes, el revestimiento de solera y cajeros, el rebaje de la solera en el sifón o cano de Guadassuar, el abovedado de las galerías (*minas*) de Silla, la instalación de compuertas en determinados sitios y obras en los cruces de caminos y carreteras. Con buen criterio, F. Casaus dividió el canal en dos trozos (desde el origen en Antella hasta el *cano* de Guadassuar, y desde el *cano* de Guadassuar hasta el final en Albal). El estudio económico-administrativo preveía un plazo de ejecución de 10 años. Por su parte, el informe del ingeniero director recomendaba a la superioridad que los trabajos se ejecutasen por administración porque las obras deberían llevarse a cabo, casi en su totalidad, en un canal en servicio que solamente en una determinada época del año y en plazo muy corto quedaba en seco.

En noviembre de 1937 el proyecto de Félix Casaus se elevó a la superioridad. Sin esperar la aprobación, el delegado del Gobierno en la Confederación ordenó al mismo ingeniero la preparación de un *Proyec-*

to parcial de reparación de la Acequia Real donde estableciera una clasificación de obras a realizar atendiendo a su estado de conservación y la urgencia de la reparación, especialmente de la galería o cano de Alginet. Sin duda, el delegado del Gobierno pretendía reparar urgentemente una infraestructura vital para una economía de guerra, una prioridad que se mantuvo en los meses siguientes. En mayo de 1938 una pequeña brigada de la Confederación realizó una campaña de toma de datos taquimétricos y nivelación de referencias de los tramos en peor estado de conservación que imposibilitaban incluso el

riego (aterramientos ocasionados por avenidas del barranco de Beniparrell, desprendimiento de márgenes, etc.). En los meses siguientes Félix Casaus siguió redactando otros desglosados para subsanar deficiencias en el cruce del canal sobre el barranco de Beniparrell, reparar una obstrucción de las compuertas de Antella, desprendimientos, etc. A lo largo de 1938 la dirección general de Obras Hidráulicas aprobó varios desglosados.

Al finalizar la Guerra Civil, la repuesta junta de gobierno de la Acequia Real del Júcar situó entre sus



Acequia Real del Júcar. 1944 (Cedida por ARJ)
Visita oficial a los trabajos de revestimiento

prioridades, además de la regulación del río, la mejora del canal. Así durante el corte de aguas de 1939-1940 se verificó una *monda* extraordinaria y a fondo, suprimiendo las contrapendientes que, sobre todo, a partir del *cano* de Alginet obligaba a forzar demasiado el canal si se quería llevar agua a los últimos pueblos regantes. Según el ingeniero titular de la Acequia Real, se removieron unos 6.000 m³ de tierra y arena para nivelar contrapendientes y poner el canal en buenas condiciones, dado que durante la contienda no se había realizado, según Tasso, una *monda cabal*. Por su parte, en el corte de aguas de 1940-41, además de la *monda* ordinaria, continuó el ensanche del canal en algunos tramos, con las correspondientes demoliciones y reposiciones de fensas, algunos rebajes de solera, etc. De otra parte, la junta de gobierno decidió acogerse a los beneficios del decreto de 15 de diciembre de 1939 que disponía fueran consideradas las obras de revestimiento de acequias como mejoras de los regadíos, y, por tanto, de su ejecución se encargaba el Estado.

En 1940, la Confederación tramitó de nuevo el *Proyecto de reconstrucción y mejora de la Acequia Real*, suscrito en 1937 por Félix Casaus, para nueva aprobación, con un presupuesto de ejecución por contrata de 21.971.081 ptas. Mientras, Vicente Marí, presidente de la Acequia Real dirigió una instancia al ministro de Obras Públicas donde exponía que como quiera que el proyecto “fue redactado... para una capacidad de 34 m³/seg y se ha observado en la práctica que para verificar ciertos servicios peculiares de los cultivos de esta región, como por ejemplo el embalse de las tierras destinadas al cultivo del arroz, es necesario conducir rápidamente a determinadas tierras volúmenes de agua superiores a la capacidad normal de la Acequia... sería de gran importancia que la aprobación del mencionado

Proyecto, se hiciera en términos que permitiese a la división hidráulica del Júcar poder ampliar la capacidad del canal en sus distintas secciones y tramos en un veinte o veinticinco por ciento más de dotación, con la finalidad de realizar eficazmente aquellas operaciones que precisen grandes volúmenes de agua en poco tiempo y en extensas zonas de regadíos y marjales”.

Una O. M. de 30 de diciembre de 1940 aprobó con carácter de plan general el *Proyecto de reconstrucción y mejora de la Acequia Real*. En relación a la ampliación del caudal, “sin que sea de prejuzgar la solución”, la orden dispuso que se estudiaran “las secciones y obras del canal para su capacidad actual, pero susceptibles de fácil y posible ampliación hasta 40 m³/seg en su origen y proporcionalmente en los restantes de la obra, ya que la ampliación a que aspiran parece puede ser factible con la ejecución de pantanos, especialmente el de Alarcón”. La citada O. M. autorizaba la presentación del primer proyecto parcial a la Confederación Hidrográfica del Júcar “previendo como plazo total de las obras el de 10 años y teniendo en cuenta al determinar las secciones del canal que sean susceptibles fácilmente de una ampliación hasta la que corresponde a 40 m³/seg en la toma de la presa. Así mismo se incluirá en dicho proyecto, la ejecución del módulo que garantiza la derivación estricta de la dotación a que tengan derecho actualmente y susceptible de autorización por si se les autoriza mayor caudal”.

En 1941 los ingenieros de la Confederación, Vicente Botella y Luis Janini, acometieron respectivamente la toma de datos del Trozo 1º (25 km, desde el origen hasta el cano o sifón de Guadassuar) y del Trozo 2º (27 km, desde el *cano* de Guadassuar hasta el final) para disponer del perfil longitudinal y de la

planta detallada de toda la Acequia, para poder ir redactando los proyectos parciales de las distintas secciones. Fue un trabajo minucioso, con la colocación de referencias de nivelación en cada sección transversal. Además Vicente Botella, en febrero de 1941, aprovechando la apertura de compuertas de Antella al finalizar la monda, practicó numerosos aforos para comprobar el caudal máximo que podía discurrir por los distintos tramos. Los aforos demostraron que la capacidad máxima era de 32 m³/seg, no alcanzándose los 34'5 concedidos a causa del mal estado y deficiente altura de los cajeros en grandes longitudes.

Los trabajos de revestimiento sólo podían ejecutarse durante las semanas de corte de aguas de la Acequia Real para la *monda* del canal. La división de la Acequia en Trozo 1º y Trozo 2º en secciones de tramos parciales permitió fraccionar las obras para que pudieran trabajar varios contratistas a la vez y aprovechar mejor el plazo de seis o siete semanas que quedaba anualmente en seco la Acequia Real. De otra parte, las actuaciones no se realizarían de forma consecutiva, desde el origen en Antella hasta el final en Albal, sino que el orden de ejecución se iría adaptando a la urgencia por remediar el mal estado de las distintas secciones. La duración prevista de las obras se estimó en diez años.

Aquel mismo año 1941 Vicente Botella redactó dos proyectos parciales de reconstrucción y mejora de la Acequia Real del Trozo 1º (sección 1ª y 2ª; sección 3ª). Aprobados de inmediato, la dirección general de Obras Hidráulicas autorizó su ejecución. Comenzaban así unas obras que, al determinar las secciones del canal, debían ser susceptibles fácilmente de una ampliación hasta la que correspondiera a 40 m³/seg en la toma de Antella. Sin embargo las obras de rec-

tificación de curvas y de revestimiento de cajeros y soleras avanzaron a un ritmo más lento de lo inicialmente previsto; en 1963 apenas se había alcanzado “una extensión que puede calcularse en una mitad de nuestro canal” (Gómez Baldoví).

Conclusiones

Este sucinto repaso de los primeros tiempos de la Confederación Hidrográfica muestra el alcance de algunas de sus intervenciones. En el momento de la constitución del organismo, los 30 síndicos regantes de la Ribera eran el colectivo mayoritario de una asamblea confederal formada por 57 miembros. Este control del organismo, que se repetía en la junta de gobierno, otorgaba a los usuarios ribereños un marco idóneo para la defensa de sus intereses frente a injerencias externas. Como se ha indicado, la Guerra Civil quebró la vida institucional del organismo. Al finalizar la contienda, no se restableció la participación social en la asamblea confederal: la Confederación se transformó en mero apéndice de la dirección general de Obras Hidráulicas. Los anteriormente mayoritarios síndicos-regantes de la asamblea fueron *transitoriamente* apartados del control del río en favor de los cargos *oficiales*. En estos complejos contextos políticos, adquieren todo su significado las diversas actuaciones desarrolladas por la Confederación Hidrográfica del Júcar en la Ribera durante los años treinta y cuarenta del siglo XX.

Hidrografías

PANEL FOTOGRÁFICO DE ALBALAT DE LA RIBERA

«La Ribera es eminentemente un paisaje regado. La disponibilidad de los recursos fluviales y el fácil acceso a las aguas subterráneas permitió, desde época islámica, un intenso desarrollo de la agricultura de regadío. En un proceso multiseccular de construcción de azudes, pozos, acequias y azarbes, las pequeñas huertas islámicas fueron ampliándose hasta transformar la totalidad del llano aluvial, redimiendo pastos y bosques de ribera, irrigando antiguos secanos y drenando pantanos y marjales. No queda espacio *ocioso*, como dirían los viajeros de la Ilustración y los escritores de la *Renaixença*, en un valle en el que los cítricos han trepado hasta los escarpes de las sierras adyacentes y el arrozal ha consumido la mayor parte de los humedales. La Ribera albergaba 57.857 hectáreas de regadíos en 2007. El desarrollo urbano e industrial ha reducido recientemente la superficie regada, que tras varios siglos de crecimiento continuo alcanzó un máximo de 64.550 hectáreas en 1998.

No obstante, el valor cultural del Júcar –Xúquer para los valencianos– trasciende cualquier expresión estadística. Varios siglos de obras hidráulicas y actividad agrícola han legado un valioso patrimonio a la Ribera. Pero, además diversas aportaciones artísticas y literarias han conferido al Júcar y sus regadíos un valor simbólico, convirtiendo este espacio en un referente esencial del icono huertano valenciano.»

Carles Sanchis Ibor et al. (2010): *Los regadíos de la Ribera del Xúquer*



Inundación del río Júcar (Xúquer), Alzira (Valencia). 1949
Calle de la villa el día 17 de febrero



Ullals del Riu Verd, Benimodo y Massalavés (Valencia). 1931
Las obras de REVA alteran el riego del arrozal



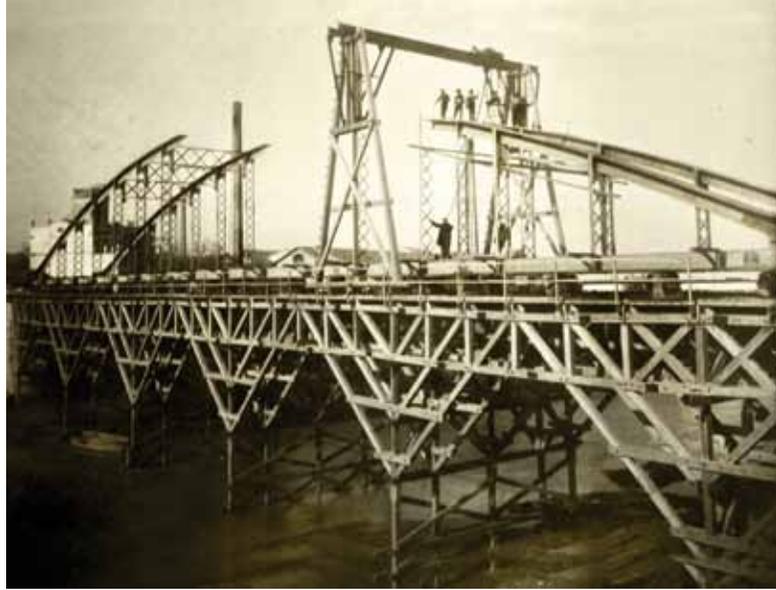
Acequia Real del Júcar, en La Punta del Diamant, Guadassuar, (Valencia). 1949
Trabajos de reforzamiento y revestimiento. (Cedida por ARJ)



Puerto fluvial del Júcar de Albalat de la Ribera (Valencia)
(Cedida por el Ayuntamiento de Albalat de la Ribera)

Acequia Real del Júcar. 1943
Rectificación de las curvas de Gavarda





Puente de Alzira, (Valencia). 1916 (Cedida por Universitat de València)
Obra proyectada y dirigida por la división hidráulica del Júcar



Puente de Albalat de la Ribera, (Valencia) (Cedida por el Ayuntamiento de Albalat)



Barcas areneras: Alzira (Valencia). 1953 (Cedida por el Ayuntamiento de Alzira)



Barcas areneras: Albalat de la Ribera (Cedida por el Ayuntamiento de Albalat)



Azud de Cullera (Valencia)



Río Júcar al paso por Albalat de la Ribera. Al fondo, puente de hierro