

Un soroll molt fort. Això asseguraren haver sentit alguns veïns de Gavarda (Ribera Alta) el 20 d'octubre de 1982 pels vols d'un quart de vuit del vespre. Un quart més tard, segons alguns habitants del municipi de Sumacàrcer, el nivell de l'aigua del riu Xúquer pujà bruscament. Segons informà la Guàrdia Civil, a les 19.13 hores d'aquell dia s'afonà una part de la presa que retenia les aigües del riu a Tous. La pluja forta i el trencament de l'embassament de Tous causaren una riuada que negà gran part de la Ribera, i que deixà aproximadament 30 morts i vora 300.000 persones sense casa els dies següents.

## Una quart de segle de la pantanada

**L**a Ribera Alta i la Ribera Baixa deuen el nom al riu Xúquer, que les travessa en els darrers quilòmetres que recorre, abans d'arribar a la mar al municipi de Cullera. El riu i les poblacions de la seua riba han mantingut sempre una relació estreta, i una part d'aquesta relació prové de les riuades. Enguany es commemoren els 25 anys del desbordament de l'octubre de 1982 i potser és arribat el moment de fer una ullada a l'episodi d'inundació d'aquella tardor.

**Una gota freda.** Un fort temporal de pluja caigué entre els dies 19 i 21 d'octubre d'aquell 1982 sobre el quadrant sud-oriental de la península Ibèrica. Aquestes precipitacions afectaren especialment les conques dels rius Segura, Vinalopó i Xúquer. Els episodis de gota freda són normals als països mediterranis, però el de l'octubre del 82 fou molt intens. A la conca del Xúquer, per exemple, el barranc salat de Bicorn (Canal de Navarrés) recollí la màxima precipitació: hi caigueren 650 mil·límetres de pluja, segons el geògraf Vicenç Rosselló.

Les precipitacions a la vall del Xúquer es concentraren sobretot al massís del Caroig, una muntanya mediterrània, molt desforestada, amb grans col·lectors molt torrencials. Les rambles que arpleguen l'aigua caiguda al Caroig des- emboquen –i així ho feren en 1982– al Xúquer, fins a arribar al lloc on hi havia

el pantà de Tous. Aleshores es generà una ona de vinguda d'aigua que, afegida a la pluja que caigué a la conca baixa, on hi ha barrancs més petits, exercí una gran pressió contra la presa.

Les comportes del pantà no s'obriren, segons Rosselló, perquè "el fluid elèctric no arribava als motors i el grup electrogen supletori no era al seu lloc". L'aigua arribà a sobrepassar la presa. El capvespre del dia 20 s'enfonsà un fragment del mur de l'embassament, cosa que originà una ona de més de 10.000 metres cúbics d'aigua per segon.

Aquest cabal abastà, en primer lloc, la plana d'inundació, a la Vall Farta

(Càrcer), des de Sumacàrcer fins a Antella, abans d'arribar a la confluència amb el riu d'Albaida, un afluent del marge dret del Xúquer. "Allò fou una inundació molt gran, perquè hi havia una ona de crescuda molt forta que coincidí amb la de l'Albaida, que en aquell moment experimentava la seua pròpia crescuda", explica la geògrafa Pilar Carmona. L'aigua es desbordà ja a la plana, on hi havia les viles de Beneixida i Gavarda, dos pobles que quedaren arrasats –a Gavarda l'aigua arribà a cinc metres d'alçària als llocs més propers del riu– i que avui ja no són a l'emplaçament original.

### Un riu amb antecedents

Les inundacions del Xúquer de 1982 no han estat considerades un fet nou ni sorprenent, perquè n'hi ha diversos antecedents als segles XVIII i XIX. Però les riuades del riu més gran que travessa el País Valencià han afectat amb intensitat diversa les nostres comarques. El geògraf Juan Piqueras indica en la seua "Crònica de la riuada del Xúquer" que "el catastròfic desbordament del Xúquer el 1740 en terres d'Albacete arribà a destruir el pont de Xalans (Vall de Cofrents), però a penes repercutí a la Ribera". Quelcom semblant succeí a la riuada de 1860. En canvi, el 1779 hi hagué la inundació dels afluents Albaida i Sallent, que situà les aigües a una altura de més de dos metres a Càrcer. En aquella ocasió la força del riu d'Albaida matà vuit persones a Manuel i Senyera (Ribera Alta tots dos) i el poblat d'Alcosser restà arrasat i no fou reconstruït. La de 1982 és semblant a les de 1805 i 1864. En totes tres ocasions foren afectades per les inundacions la comarca de la Manchuela (Abacete), la Plana d'Utiel-Requena, la Vall de Cofrents, la Canal de Navarrés i la Ribera. Després de 1982, el Xúquer s'ha tornat a desbordar.



EL TEMPS

Les destrosses va ser espantoses a molts pobles de la ribera del Xúquer.

Uns altres afluent que experimentaren una forta crescuda i contribuïren a les inundacions foren el Sallent, el Magre i el Cautaban. El primer inundà els carrers de Càrcer, d'Alcàntera de Xúquer i de Cotes el matí del dia 20. El segon causà inundacions al sud de la comarca de la Plana d'Utiel-Requena. Tot i que l'embassament de Forata laminà la crescuda, les aigües superaren els dos metres a Algemesí. Quant al tercer, el desbordament a la Vall de Cofrents deixà cinc morts.

**Infraestructures viàries que esdevingueren preses.** Mentre la làmina d'aigua recorria la Ribera negant-ho tot, les infraestructures viàries agreujaren la situació. Ja abans de l'enfonsament de la presa, el dia 20 al matí, el pont que travessava el Xúquer a la variant de Gavarda, sobre la carretera N-340, no podia engolir tot el cabal que rebia. Segons escrigué el catedràtic d'Anàlisi Geogràfica Regional de la Universitat de València, Juan Piqueras, "el terraplè de la carretera sobre el llit de riu esdevenia una autèntica presa de contenció d'uns set metres d'alçada en el punt

màxim". Els troncs, les branques i el fang que transportava el Xúquer contribuïren a obstruir aquell pont.

Piqueras informà, en la seua "Crònica de la riuada del Xúquer" –un treball realitzat per al número monogràfic de la revista *Cuadernos de Geografía* sobre la pantanada–, que durant els anys 70 els veïns de Beneixida s'havien oposat a la construcció de la variant de Gavarda. Els beneixiders consideraven que el terraplè podia actuar de presa de contenció: aquell matí l'aigua arribava a tres metres d'altura als carrers del seu poble.

Després de la caiguda del mur del pantà, la següent infraestructura viària que més problemes causà fou l'autopista A-7. Entre la variant de Gavarda i l'autopista, la riuada arribà a tenir una amplària de vuit metres. Ja ben entrada la nit, Alzira i Carcaixent quedaren sota les aigües. Això mateix succeí a Algemesí amb la crescuda del riu Magre.

Segons Piqueras, molts habitants d'aquestes tres poblacions –grans municipis tots tres– culpaven el terraplè de l'autovia d'haver provocat, juntament amb la caiguda del pantà de Tous, l'alt

nivell que assolí l'aigua als carrers. Al voltant de les 22.30 hores l'aigua superà l'A-7 i s'endinsà a la Ribera Baixa.

En entrar en aquesta comarca, el riu es dividí en tres braços. Com recorda Piqueras a la crònica, "quan les crescudes sobrepassen aquest llit, les aigües tendeixen a buscar per gravetat les superfícies còncaues laterals, que són més baixes, cosa que origina una subdivisió."

Al nord del riu, un braç buscà l'Albufera de València entre Sollana i Sueca. Aquest braç inundà la major part del centre urbà de Sollana. Fins que el riu no trencà el cordó de protecció d'Albalat de la Ribera, el desguàs cap a l'Albufera no funcionà normalment. El terraplè de la via fèrria de Silla a Gandia i el pont de la carretera N-332 foren assenyalats com a culpables de les inundacions de Sollana. Superada la via del tren, l'aigua arribà a la gola del Perelló a les 9.30 hores del dia 21.

El braç central, el riu pròpiament dit, inundà Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer, Riola i Fortaleny. Sueca, capital de la comarca, i Cullera se salvaren de les aigües. El nivell de la crescuda

## Els damnificats, avui



Els afectats per la pantanada fa gairebé 25 anys que reclamen justícia i el mateix tractament que els damnificats de les altres catàstrofes naturals.

Segons Xavier Sierra, representat d'una de les associacions d'afectats per la pantanada, avui encara hi ha tres aspectes del procés de Tous per resoldre. En primer lloc, hi havia una errada en les llistes de damnificats, perquè n'havien quedat fora 44 persones. Sierra informa que aquestes persones cobraran les indemnitzacions l'any vinent, ja que enguany se n'ha previst el pagament als pressupostos generals de l'estat.

D'una altra banda, s'acordà d'indemnitzar els propietaris dels terrenys que hi ha immediatament més avall del lloc on hi havia la presa i que quedaren molt malmesos pels enderroc i el fang. "Encara no s'ha fet", assegura Sierra.

Finalment hi ha el problema dels crèdits a baix cost que oferí l'administració, amb la condició de no emprendre més accions legals –hi ha qui els ha titllat d'*almoïna*. Aquests crèdits els gestiona l'Institut de Crèdit Oficial (ICO) mitjançant els bancs. Segons Sierra, hi ha unes 2.000 persones que reberen un crèdit per valor d'uns 20 milions d'euros i que ara tenen problemes per tornar-los. A parer de Sierra, "si els hagueren indemnitzat correctament, els crèdits ja haurien estat retornats. Però l'estat ha fet trampa i ha allargat el procés per no pagar el que toca als afectats". Sierra afegeix que encara hi ha plets paralizats i que s'oferiren convenis quan ja hi havia sentència. L'estat ha tornat a enganyar els valencians", lamenta.

varià entre 50 centímetres a Albalat i 2 metres a Riola i Fortaleny.

Quant al braç més meridional, que buscà l'estany de Cullera, acabà el recorregut als arrossars i tarongerars del sud de la Ribera Baixa i la Valldigna (Safor). Només alguns edificis industrials de Corbera (Ribera Baixa) s'inundaren a causa del tap format per l'A-7 i la carretera de Sueca.

**Un temporal normal en un espai molt modificat per l'ésser humà.**

La riuada del Xúquer de 1982 fou un episodi més de la relació entre aquest riu i els habitants de la Ribera. "El Xúquer s'ha desbordat sempre perquè és un riu mediterrani amb crescudes. És en una plana d'inundació: la Ribera, un espai creat per les inundacions del Xúquer, que són un procés absolutament natural", afirma Carmona. Rosselló, a més, recorda que la convivència amb els rius sovint ens fa oblidar que són perillosos.

Com explica la geògrafa, les inundacions no es poden evitar absolu-

tament, perquè una de les principals característiques del clima mediterrani són les precipitacions intenses. El problema és la situació dels nuclis urbans. Les planes d'inundació són terrenys molt fèrtils on tradicionalment hi ha hagut assentaments humans. Però el risc d'inundació sempre hi ha estat present.

El creixement urbanístic del municipi de la Ribera –o d'alguns– s'ha orientat cap a zones amb risc d'inundació. No és una pràctica del *desarrollismo* dels anys 60. En l'actualitat hi ha projectes urbanístics a Alzira que preveuen la construcció d'habitatges ben a prop del Xúquer, malgrat els antecedents de crescudes del riu. A més, entre Alzira i Carcaixent desguassen petits barrancs que porten molts maldecaps, com ara les inundacions dels polígons industrials.

Un altre problema de planificació té a veure amb les infraestructures viàries. Durant la riuada de 1982 els terraplens de carreteres, autopistes o vies de ferrocarril esdevingueren una mena d'em-bassaments que impediren la circulació de l'aigua i contribuïren d'una manera directa a les inundacions de diversos municipis.

Els habitants de diverses localitats havien indicat que moltes d'aquestes vies eren potencialment perilloses per allò que finalment succeí: retingueren l'aigua allà on havia haver circulat. Esdevingueren infraestructures contra el territori, un terme que ja ha emprat algun expert.

D'una altra banda, Carmona també recorda que la plana d'inundació és molt dinàmica, canvia. Aquestes transformacions han alterat la topografia d'algunes zones de la Ribera, que abans no s'inundaven i ara sí. I no es pot oblidar que l'orografia d'alguns rius amb estrenyiments en facilita els desbordaments.

Finalment, hi hagué el trencament de pantà, "cosa clara i demostrada" indica Carmona, però no fou, ni de bon tros, l'única causa de les inundacions. Segons la geògrafa, "la magnitud de la inundació no fou causada solament per l'afonament de la presa de Tous; sense aquest trencament l'aigua potser no hauria assolit una punta tan alta, però les crescudes del Xúquer són així".



RESUS CISCAR

**Els trenta morts que va causar la pantanada van escampar la por entre els habitants de les poblacions afectades.**

Els tribunals consideraren el 1993 que hi havia hagut un delictes d'imprudència temerària, i l'estat en fou considerat responsable civil subsidiari. La presa no era acabada, i les comportes per a desguassar no s'obri-

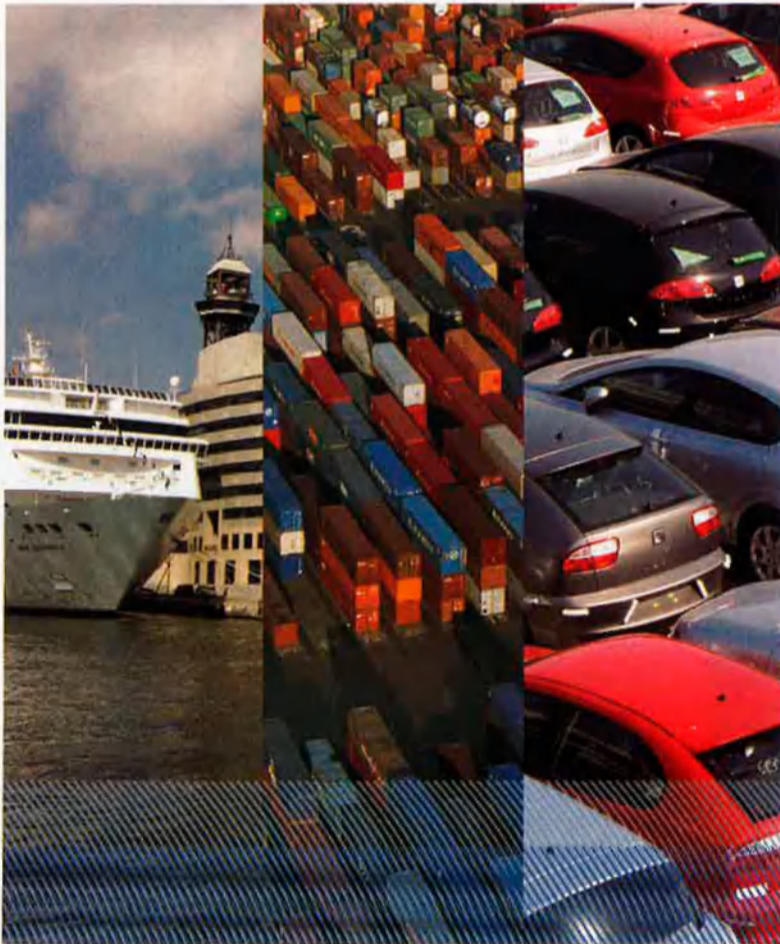
ren quan calia. Dos anys més tard, l'Audiència absolgué els enginyers acusats i exonerà l'estat del pagament de qualsevol indemnització. El 1998, la secció tercera de l'Audiència Provincial de València dictà una

sentència en què es considerava un dels enginyers responsable dels fets i obligava l'estat a pagar unes indemnitzacions de més d'11.000 milions de pessetes als 5.269 afectats considerats pel tribunal, els quals havien rebutjat les ofertes econòmiques de l'administració.

Quedaren fora d'aquestes indemnitzacions les persones –unes 30.000– que s'havien acollit a uns convenis transaccionals amb l'estat pels quals renunciaven a emprendre accions legals contra l'administració. Aquesta atorgà als damnificats uns crèdits a baix interès que avui tenen molts problemes per tornar (vegeu quadre).

Ara, un quart de segle després de la pantanada de Tous, caldria comprovar si els responsables de la planificació urbanística i territorial de la Ribera i de la resta del País Valencià han après les lliçons de 1982. Carmona no s'atreveix pas a donar-hi una resposta afirmativa.

*Borja Català*



## El Port de Barcelona

### El Port solució d'Europa al Mediterrani

El Port de Barcelona s'ha convertit en el port líder del Mediterrani: 46 milions de tones de tràfic total, 2,3 milions de contenidors, 800.000 vehicles, 88 línies regulars servides per 186 operadors, el primer port de creuers d'Europa amb 1,4 milions de passatgers i 7 terminals.

Ara, el Port de Barcelona afronta una nova etapa de creixement terrestre i marítim, marcada per l'ampliació de les seves instal·lacions i de la superfície destinada a activitats logístiques. Amb la generació de nous espais i la millora de les connexions viàries i ferroviàries el Port de Barcelona consolida la seva posició de *hub* europeu.

 Port de Barcelona

 El Port de Barcelona és membre del Grup de Cooperació de Ports del Mediterrani