



HAL
open science

VALENCE ET LE DETOURNEMENT DU TURIA : UNE REUSSITE INCOMPLETE

Roland Courtot

► **To cite this version:**

Roland Courtot. VALENCE ET LE DETOURNEMENT DU TURIA : UNE REUSSITE INCOMPLETE. Revue d'Analyse Spatiale Quantitative et Appliquée, 1996, Géomprphologie, risques naturels et aménagement (Mélanges d'articles offerts en hommage à Maurice JULIAN), 38 & 39, pp.217-223. hal-03084169

HAL Id: hal-03084169

<https://amu.hal.science/hal-03084169v1>

Submitted on 20 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

VALENCE ET LE DETOURNEMENT DU TURIA UNE REUSSITE INCOMPLETE

R.COURTOT*

Résumé: Après la crue catastrophique du Turia en 1957, la municipalité de Valence détourne le fleuve en aménageant un nouveau lit qui contourne l'agglomération par le sud. Cet investissement considérable, qui donne une nouvelle orientation à la croissance spatiale de la ville, a des effets négatifs sur la huerta maraîchère périurbaine et ses réseaux d'irrigation : il a par contre des effets positifs par son impact sur le schéma des communications de la ville et par l'aménagement de l'ancien lit en espace de loisirs.

Resumen: Después de la catastrófica riada del río Turia en octubre de 1957, el ayuntamiento de Valencia hizo desviar el río ordenando un nuevo cauce quien rodea la ciudad por el sud. Esa considerable inversión da una nueva dirección al ensanche de la urbanización, y tiene efectos positivos por su impacto a través del nuevo esquema de comunicaciones por el área metropolitana y por la ordenación del antiguo cauce en un espacio de ocio.

Abstract : After the disastrous 1957 flood of the rio Turia, the municipality of Valencia diverted the river by creating a new watercourse by pathing the city southwards. This considerable investment, which gave a new orientation to the spatial development of the city, had a negative impact on the suburban market-gardening huerta and on its irrigation networks. It had on the other hand a positive effect through the impact on the city's communication network and through the development of the former river bed into recreation grounds.

Les inondations sont un danger récurrent pour les villes situées au bord des fleuves, mais peu de collectivités urbaines ont voulu et pu, comme celle de Valence, mettre un terme à ce risque en détournant le fleuve par le creusement d'un nouveau lit à l'écart de l'espace urbain. Certaines comme celle de Séville ont déplacé le cours principal du fleuve pour l'éloigner de la ville en aménageant successivement différents bras (Del Moral, 1991), mais aucune, à ma connaissance, ne s'est lancée dans une opération de cette envergure sur un fleuve de cette taille : le module moyen du Turia à l'amont de Valence, environ 15 m³/s, ne signifie pas grand-chose, car les communautés d'irrigation de la huerta ont le droit de dériver par concession près de 12 m³/s, mettant le lit du fleuve pratiquement à sec dans la traversée de la ville, sauf pendant les périodes de pluie de l'automne et du printemps. Par contre, en période de crue, le débit peut s'élever à plus de 3 000 m³/s. A la suite d'une inondation catastrophique, la municipalité de Valence a pris ce parti : en même temps qu'il supprimait le risque d'inondation, ce choix a eu des répercussions considérables sur le développement spatial de la ville, d'autant qu'il est intervenu dans une phase de forte croissance urbaine, économique et démographique.

1. LES RAISONS DU DETOURNEMENT DU TURIA : LA CRUE D'OCTOBRE 1957

14 Octobre 1957 : le Turia, gonflé par des pluies diluviennes sur le bassin moyen et inférieur (c'est-à-dire bien à l'aval des barrages qui étaient alors susceptibles d'écrêter une crue), atteint un débit estimé à 3 700 m³/sec. et inonde la ville et une partie de la huerta (cf. Fig.1, 1950). Le bilan se révèle catastrophique : 82 morts et disparus, 4 000 logements détruits, 20 000 sans abri, des dégâts matériels estimés à 12 milliards de pesetas (valeur 1957), la vie urbaine et économique paralysée pendant plusieurs semaines, perturbée pendant plusieurs mois. Cette crue est exceptionnelle, mais elle n'est alors que la dernière d'une longue série de crues et d'inondations que la mémoire populaire a enregistrées, et qui a provoqué dès la fin du XVI^e siècle la prise de conscience de la nécessité de contenir le fleuve

à son passage dans la ville : c'est le moment de la construction des ponts monumentaux et des quais de pierre par la « Fabrique nouvelle du fleuve ».

Le choix de l'aménagement se porte sur le détournement du fleuve, car la solution de barrages régulateurs n'a pu être retenue : des barrages existent sur le bassin du Turia, mais ils sont situés dans la partie montagneuse, à plus de 50 km à l'amont de la ville. Or les pluies diluviennes qui ont engendré la crue sont tombées essentiellement sur le piémont, là où il n'y a pas de barrage, et où la topographie et l'occupation humaine ne faciliteraient en rien leur réalisation (un barrage prévu à Villamarchante, à 24 km de Valence, pour renforcer les effets du détournement, n'a d'ailleurs jamais été réalisé).

2. LE PROJET HYDRAULIQUE : LE PLAN SUD

Des trois solutions proposées par le Ministère des Travaux Publics en 1958, contournement par le nord, par le sud, ou aménagement du lit dans la traversée de la ville, c'est finalement la solution sud qui est retenue et approuvée par une loi en 1961 : elle consiste à creuser un nouveau lit depuis la commune de Quart de Poblet, à l'amont de Valence, et à contourner l'organisme urbain par le sud, à travers les terres agricoles de la huerta, pour faire déboucher le nouveau Turia à 3 km au sud de l'ancien. Les avantages de cette solution sont l'éloignement considérable de l'espace urbanisé, une nouvelle embouchure éloignée du port, et toujours au sud, c'est-à-dire à l'aval du courant côtier principal, l'utilisation d'un creux topographique sur le flanc sud du delta-cône du Turia. Si cette situation en creux a nécessité l'établissement coûteux de collecteurs au nord et au sud du nouveau lit pour éviter les dangers d'inondation localisée liée au recoupement des anciens écoulements, le déplacement de l'embouchure du fleuve a permis l'agrandissement du port vers le sud par de nouveaux terre-pleins et bassins, et une meilleure protection par l'allongement de la digue du nord et le déplacement de son entrée. La solution centre, recalibrage du lit du fleuve dans la ville et légère déviation de son embouchure, risquait de ne pas atteindre son objectif si la crue se révélait trop importante. La solution nord situait le nouveau cours au nord du port et dans une zone déjà plus urbanisée, accroissant le coût social et économique de l'opération (Burriel, 1968).

Les partenaires du projet furent la municipalité, la province et l'État (en l'occurrence les ministères des travaux publics, de l'agriculture et du logement). Un tel projet ne pouvait être mené à bien que par plusieurs partenaires, en particulier au plan financier : le coût total des travaux avait été estimé à 4,8 milliards de pesetas lors de son approbation, dont 2,3 pour la partie hydraulique. Il était réestimé à 6,8 milliards de pts en 1967. Le coût total final, bien que non calculé, fut certainement supérieur, même si certains des travaux projetés n'ont jamais été accomplis. Les travaux et aménagements publics furent donc supportés aux trois quarts par le budget de l'État, au cinquième par le budget de la commune (qui versa près d'un milliard de pts – valeur de 1973), 5% restant à la charge de la province. Ils se sont étalés de 1961 à 1970 et le nouveau lit du fleuve fut officiellement inauguré en décembre 1960 : un lit de 200m de large, sur 12,7 km de long, 9 ponts routiers et autoroutiers, 3 ponts ferroviaires, une voie express sur chaque rive, le réaménagement de tous les réseaux, en particulier le réseau d'irrigation des acequias de Faitanar, Mislata, Favara, Rovella et de l'Oro (les réseaux ont été maintenus en l'état, ce qui a entraîné d'importants travaux de réalimentation). Ces travaux ont donc représenté une charge financière considérable, si on la compare au budget ordinaire de la ville (2,8 milliards de pts en 1975), et les Valenciens durent orner leur courrier d'un timbre de surtaxe « Plan Sur » pendant plusieurs années.

3. LES CONSEQUENCES

3.1. Au plan agricole : recul de la huerta et problème des acequias

Les travaux ont affecté directement et fait disparaître environ 400 ha de huerta maraîchère (Burriel, 1968). Les expropriations ont été accueillies diversement par les propriétaires et les agriculteurs selon leur statut foncier particulier. Les exploitants-propriétaires se sont vus privés de parcelles de terre précieuses pour l'équilibre de leur exploitation, en général très petite, parcelles qu'ils pouvaient difficilement compenser par des rachats sur un marché foncier cher et peu fluide. Les propriétaires citadins, dont la terre était exploitée par des colons héréditaires selon la formule des « arrendamientos históricos » propre à la huerta valencienne, ont pu réaliser un capital foncier dont ils ne tiraient plus qu'une rente en espèces dévalorisée, mais qu'ils ne pouvaient jusque-là vendre avec profit tant qu'elle était exploitée par ces « colons » qui se transmettaient l'exploitation de père en fils. Ceux-ci, au contraire, n'ont reçu que de faibles indemnités.

Le réseau des acequias a été rétabli dans sa situation historique, sans aucune restructuration, sauf celles liées à la coupure du nouveau Turia. C'était la condition posée par le syndicat commun (Tribunal de las aguas) pour donner son accord au projet : les concessions d'eau et le tracé des canaux devaient être maintenus, les périmètres recoupés par le Plan sud devaient être réalimentés par leur canal d'origine. Cela a entraîné de coûteux réajustements de réseaux, mais en outre il semble qu'on soit passé à côté de l'occasion de moderniser des réseaux gravitaires, qui auraient dû être en même temps séparés des réseaux de drainage des eaux usées et des égouts de l'espace urbain. En effet (mais ceci n'est pas une conséquence du Plan sud), les acequias ont été transformées par la croissance urbaine mal maîtrisée, en particulier au plan des réseaux d'assainissement, en égouts à ciel ouvert : la qualité des eaux d'irrigation est médiocre surtout dans les périodes sèches. La logique technicienne proposait une simplification des réseaux avec une réalimentation séparée au nord et au sud par deux canaux latéraux au nouveau Turia. Mais cette logique allait à l'encontre des coutumes et des droits anciens à forte valeur sociale, donc difficiles à bouleverser. On touche là aussi au problème d'un espace agricole périurbain à forte valeur identitaire : la nécessité de conserver la huerta doit-elle ne rien changer à ses structures agraires ou peut-elle provoquer des transformations susceptibles de permettre sa survie en acceptant certaines dénaturations paysagères qui porteraient atteinte à sa valeur patrimoniale ? L'immobilisme peut aussi conduire à terme à la disparition progressive de l'espace agricole, faute de rentabilité économique suffisante pour résister à la pression foncière de l'urbanisation.

C'est ce qui se passe si on considère la conséquence indirecte du Plan sud (cf. Fig.1, 1990) : la huerta y a été coupée en deux couronnes séparées par cette rocade concentrique que forme le nouveau Turia. Ces couronnes sont elles-mêmes découpées en plusieurs tranches par les voies radiales qui sortent de la ville (autoroute du Saler, pista de Silla, route d'Alicante, route de Madrid). Ces portions de huerta sont trop petites pour qu'un effet de surface suffisante, de « masse critique » les protège des agressions de la proximité urbaine (pollution des eaux, de l'air, des sols, vols de récoltes...) et leur disparition à terme peut être envisagée, si aucune mesure de soutien ne vient contrecarrer cette évolution. Celle-ci a d'ailleurs été renforcée par l'impact général du Plan sud sur la planification urbaine de la municipalité.

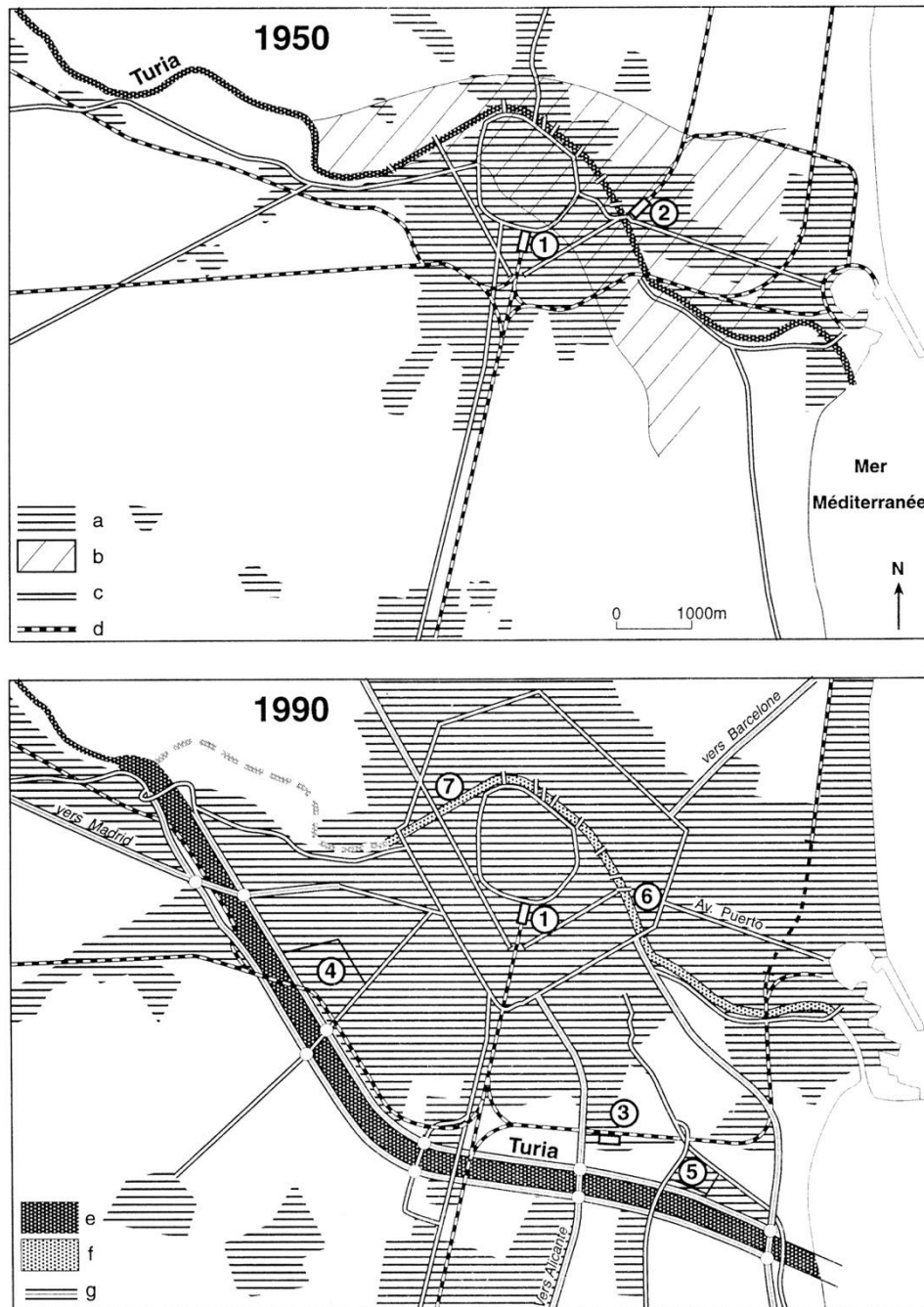


Fig.1 : Valence et le Turia avant et après le plan Sud (1950-1990):
a : zone urbanisée, **b** : zone affectée par la crue de 1957, **c** : axes routiers, **d** : voies ferrées (RENFE),
e : nouveau cours du Turia, **f** : ancien lit aménagé en espace public, **g** : autoroutes et voies express
1 : gare centrale, **2** : gare de Aragón, **3** : gare de la Fuente San Luis, **4** : zone industrielle « Vara de
 Quart », **5** ; MercaValencia, **6** : Palau de la Música, **7** : gare routière

3.2. Les nouveaux plans d'urbanisme

Les travaux du Plan sud sont contemporains d'une phase de croissance générale de la ville, dont la population communale passe de 505 000 habitants en 1960 à 752 000 en 1980, et d'une phase de développement économique accéléré : la comarca de la huerta de Valence devient alors une conurbation industrielle parmi les premières d'Espagne, et la ville devient

un grand centre tertiaire, reconnu ensuite comme capitale de la Région Valencienne dans le cadre des autonomies mises en place par la nouvelle constitution de 1979.

3.2.1. Les nouveaux réseaux

Le Plan sud, par l'impact qu'il allait avoir sur les réseaux de communication, a nécessité la révision du « Plan general de ordenación de Valencia y su cintura » de 1946. Ce nouveau « Plan general de ordenación de Valencia y su comarca adaptado a la Solución Sur » date de 1966, et porte les traces de cette période de « desarrollismo » (idéologie du développement).

Au plan ferroviaire, les résultats ont été plutôt bénéfiques : simplification du réseau par création d'une grande rocade sud parallèle au nouveau Turia, et d'une gare de marchandises sur cette rocade au SE (gare de la Fuente San Luis), suppression de la gare centrale de Aragón au nord du fleuve, et mise en tunnel souterrain de la ligne de Barcelone dans sa traversée du quartier de l'avenida del Puerto, ce qui supprima les nombreux passages à niveau entravant la circulation urbaine. Par chance, la destruction de l'actuelle gare centrale « del Norte », proposée dans le plan de 1946, et la construction d'une nouvelle gare centrale dans l'ancien lit du Turia à l'aval du centre-ville n'ont pas eu lieu, car celle-ci ne pouvait intervenir qu'après que tous les aménagements hydrauliques nécessaires aient été terminés : entre temps, grâce à la pression de l'opinion publique dans la nouvelle conjoncture politique de l'après-franquisme, le lit ancien du Turia avait changé d'affectation, et un des témoins de l'architecture ferroviaire de l'Art nouveau était sauvé à Valence.

Au plan des communications routières, cette révision avait pour avantage de créer une double rocade au sud, de l'arrivée de la route de Madrid jusqu'à la mer, c'est-à-dire au port. Ce contournement a donc libéré la ville d'une partie de son trafic est-ouest, et facilité les entrées et les sorties sur tout le côté sud. Mais elle livrait aussi la ville aux automobiles et aux camions : la structure radio-concentrique des voies était renforcée par des voies express en radiales et en rocades. L'autoroute nord-sud 'de la Méditerranée devait passer le long de la côte et franchir le port de Valence par un immense viaduc au-dessus de la darse intérieure (!) et le lit de l'ancien Turia devait être emprunté de bout en bout par une voie rapide depuis la route de Madrid à l'ouest jusqu'au port à l'est. Là encore ces deux projets ont été abandonnés :

-le premier pour un contournement autoroutier de l'agglomération par l'intérieur : réalisé entre 1990 et 1994, il relie les branches nord et sud de l'autoroute de la Méditerranée de Puzol à Silla. En même temps qu'il facilite le transit nord-sud, il favorise la croissance de zones d'activités dans la périphérie occidentale de l'agglomération (sur les collines sèches) et renforce l'urbanisation périurbaine.

-le second pour une coulée verte : en 1976, après plusieurs années de revendications populaires et sous la pression des citoyens, (« El llit del Turia es nostré i el volem verd » = Le lit du Turia est à nous, et nous le voulons vert) et des organismes professionnels et culturels (Camara official de la propiedad urbana, 1975), le Conseil municipal obtint de l'État l'abandon du projet autoroutier dans l'ancien lit du Turia et la dévolution de cet espace à la ville. Un plan d'aménagement dont l'avant-projet fut rédigé par Ricardo Bofill (« El jardí del Turia », 1982) le transforme alors en un grand espace public, dans lequel se succèdent installations sportives, jardins, équipements de loisir, de sport et de culture (Le Palau de la Música). On peut discuter de l'esthétique de certains aménagements, des colonnades néogrecques installées par Ricardo Bofill devant le Palau de la Música, ou du Gulliver Géant du jardin d'enfants à l'aval du pont de l'« Ángel custodio », mais c'est incontestablement une

réussite, au moins dans le sens des retrouvailles de la ville avec le lit de son fleuve. Celui-ci était d'ailleurs intégré depuis longtemps dans la vie urbaine : hors les périodes de fortes pluies, un filet d'eau douteuse s'écoulait dans un chenal creusé au milieu, puisque tout le reste se trouvait détourné dans les

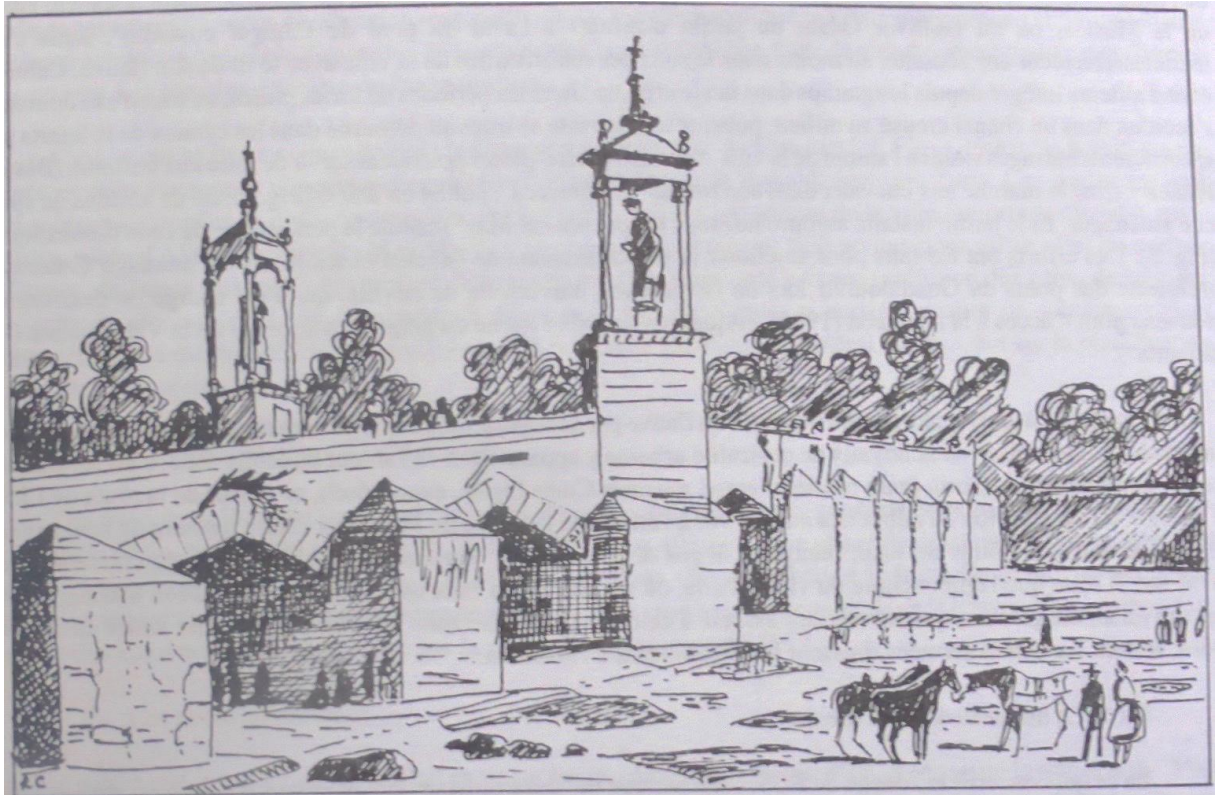


Fig.2 : Le puente del Mar et le lit du Turia, d'après une gravure ancienne.

« Le lit du Turia était, comme toujours, pratiquement à sec. Quelques filets d'eau, échappés des barrages et des prises qui arrosent la Vega, serpentaient en créant des îles d'un sol poudreux, brûlant, inégal, qui ressemblait plus à un désert africain qu'au lit d'un fleuve... » (V. Blasco Ibáñez, *La barraca*, VII, Valencia, 1987).

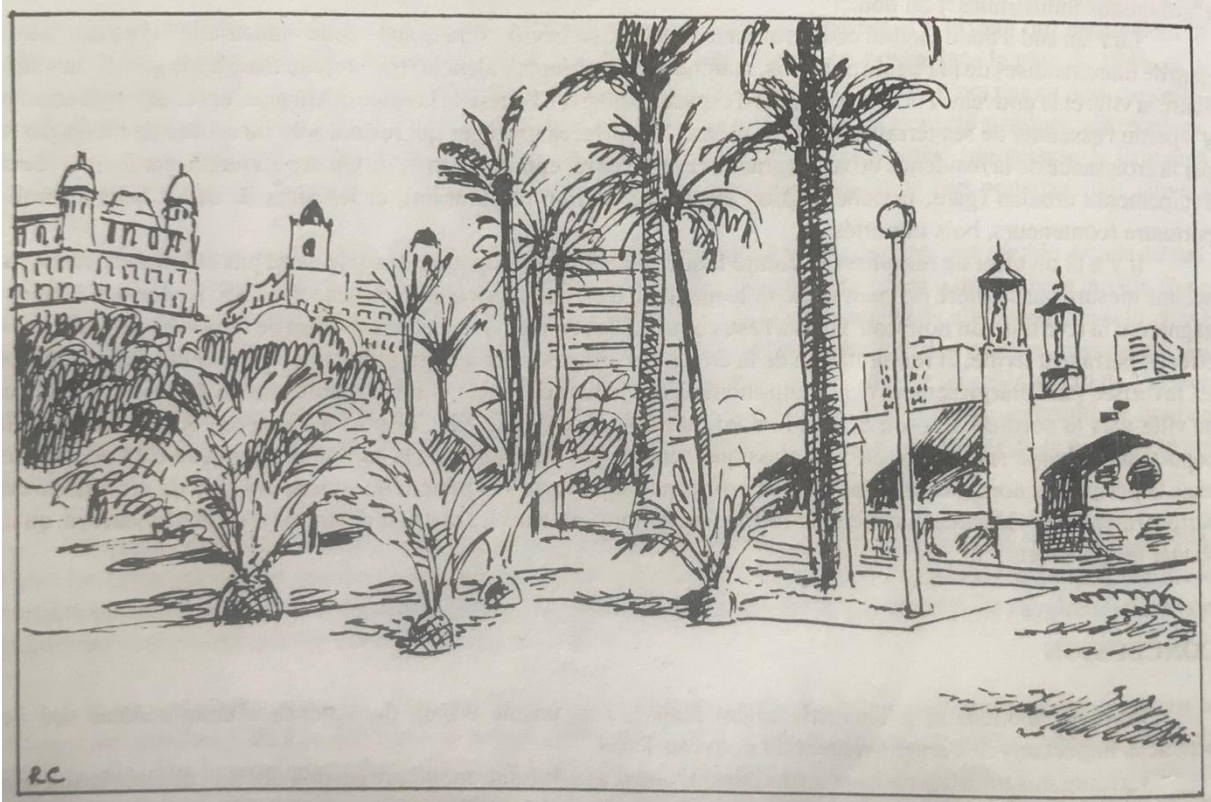


Fig.3 : Le puente del Mar aujourd'hui, dans le cadre de l'aménagement paysager de l'ancien du Turia
(à l'arrière-plan, les immeubles de l'Ensanche bourgeois)

canaux de la huerta par les différents barrages situés à l'amont de la ville. Ses vastes terres pleines pouvaient servir de foire aux bestiaux (Blasco Ibáñez y situe le marché aux chevaux dans son roman « La Barraca », publié en 1897) (Fig.2), ou de terrains de sport non aménagés. Et le jardin aménagé aujourd'hui sous le « puente del Mar » restitue la perspective de l'eau domestiquée (Fig.3). Des efforts ont été faits pour améliorer le franchissement de l'ancien obstacle et c'est Santiago Calatrava,, architecte des ponts du Guadalquivir lors de l'Exposition universelle de Séville, qui a été chargé de dessiner un nouveau pont d'accès à la Alameda (1995), auquel il a donné la forme du peigne traditionnel de la Valencienne (la « peinetta »).

On assiste à une revalorisation des rives du fleuve par des opérations immobilières de résidences et de services importantes. Deux nouveaux noyaux de centralité urbaine y apparaissent: à l'amont du centre-ville, c'est le nouveau centre commercial du Turia (gare routière, grand magasin Corte Inglés, expo-hôtel), au départ de la route de Liria; à l'aval c'est l'apparition, au début des années 90, à l'entrée de l'avenue du Port, d'un centre tertiaire de haut niveau (Palau de la Música, hôtels de luxe, banques, sièges de sociétés) et d'immeubles résidentiels à l'architecture peu modeste. Il reste que l'embouchure du vieux Turia, où se mêlent des eaux usées et des entrées d'eaux marines, attend encore un aménagement qui devrait être associé à celui de l'ancienne zone industrielle portuaire située sur la rive nord, et dont les usines fermées dressent leurs bâtiments à l'abandon.

3.2.2. Le nouveau schéma urbain

En ce qui concerne le zonage du POS, cette période de « desarrollisme » tablait aussi sur une croissance urbaine forte (1 million d'habitants dans la commune en 1990 : il n'y en aura en fait que 750 000) et donc ouvrait à l'urbanisation de vastes surfaces de terrains encore agricoles. En même temps les voies d'accès à la ville existante étaient agrandies, d'autres

étaient créées de toutes pièces en percées au milieu des terres agricoles : autoroute vers Barcelone au nord, vers le Saler, pista de Silla vers Alicante au sud. Près de ces nouveaux accès les établissements industriels sortis de la ville ou créés par le développement économique ont été installés, de manière planifiée (« polígonos industriales ») ou non.

Le Plan sud a donc facilité cette croissance spatiale de la ville vers le sud : zone industrielle de Vara de Quart, gare de marchandises de la Fuente San Luis, marché-gare de MercaValencia (transfert du marché de gros de la ville). Entre la ville et le nouveau Turia, il n'y a plus d'espace de huerta à l'ouest de la route d'Alicante, et l'acequia de Mislata a perdu l'essentiel de ses terrains irrigués. A l'est, les surfaces irriguées qui restent sont menacées de toutes parts par la croissance de la résidence urbaine (grands ensembles récents du quartier de Quatre Carreres), par les nouveaux équipements urbains (gare, marché, station électrique, station d'épuration), et les aires de dépôts liées au trafic portuaire (conteneurs, bois importés...)

Il y a là un effet de remplissage contre lequel les plans d'occupation des sols n'ont pas été très efficaces : si aucune mesure particulière ne vient soutenir le maintien d'espaces agricoles dans cette zone SE, les formes urbaines gagneront la rive nord du nouveau Turia à l'est, comme elles l'ont déjà fait à l'ouest. Effet de remplissage, mais aussi effet de barrage à terme, et réorientation de la croissance urbaine vers le nord plutôt que vers le sud : cette tendance est favorisée par l'élargissement et la multiplication des ponts sur l'ancien lit, et l'aménagement de sorties vers le nord-est littoral et le nord-ouest (avenue de Pie XII). Depuis les années 70, l'évolution de la population urbaine résidente a été classiquement négative au centre de la commune et positive en périphérie, mais la périphérie nord a connu des taux de croissance supérieurs à la périphérie sud. Si ces taux de croissance ont partout ralenti d'après le recensement de 1990, c'est au nord-est, dans les districts d'Algirós et de la Malvarrosa, qu'ils restent les plus forts.

CONCLUSIONS

Proportionnellement à l'investissement réalisé, l'organisme urbain a certainement tiré des bénéfices importants de la réalisation du nouveau Turia.

La réorganisation des réseaux ferroviaire et routier a permis une meilleure gestion des flux de circulation dans la ville et hors de la ville ; la création d'une immense coulée verte en pleine ville a entraîné la réappropriation d'un espace public par une population qui en manquait cruellement (puisque la nature, à Valence, c'était la huerta, donc à l'extérieur de la ville).

Les espaces agricoles périurbains ont été les grands perdants de l'affaire : disparition de terrains agricoles irrigués et d'exploitations agricoles, encerclement de terrains agricoles menacés à terme de disparition. On touche là au problème de la huerta périurbaine, qui n'est pas propre au Plan sud. Celui-ci n'a fait qu'accélérer et orienter un processus par ailleurs en marche, et pour lequel les solutions ne sont toujours pas trouvées. On retiendra aussi l'occasion manquée de moderniser, au moins dans la moitié sud de la huerta, les réseaux d'irrigation et de les séparer nettement du réseau pluvial, ce qui aurait évité une partie des difficultés que connaissent aujourd'hui les acequias dans l'espace urbanisé.

Enfin, si l'axe-coupure du nouveau Turia a, d'une certaine façon, favorisé le rééquilibrage de la croissance spatiale au bénéfice du nord de l'agglomération, la question de son intégration dans l'espace périurbain sud de l'agglomération n'a pas été jusqu'ici clairement posée : il joue un rôle de repoussoir pour la fonction résidentielle, et d'élément attractif pour les fonctions secondaires et tertiaires consommatrices d'espace. Ses rives nord sont déjà presque totalement occupées, les rives sud risquent de l'être à terme si la municipalité ne favorise pas clairement le maintien des activités agricoles de la huerta : un plan particulier

d'aménagement en cours d'élaboration, le « Plan vert » de Valence, doit considérer cette question.

Je tiens à remercier P. Salvador Palomo, Directeur du bureau technique du Plan vert de Valence, pour l'aide qu'il m'a apportée dans la réunion de la documentation nécessaire à la rédaction de ce texte.

Bibliographie

- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA (1967) : *Boletín de información municipal*. n°32, 1961 et n° extraordinaire 1957-67 (dixième anniversaire de la crue de 1957).
- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA (1985):, *La Ciudad que queremos*, Avance del Plan general de ordenación urbana, Oficina municipal del plan, 129 p.
- BOFILL R. (1982): *El Jardín del Turia, Ajuntament de Valencia*
- BURRIEL DE ORUETA E. (1968): "El Plan Sur de Valencia". Estudios Geográficos, Madrid, XXIX, n°112-113, pp.723-729.
- BURRIEL DE ORUETA E. (1971): *La Huerta de Valencia. Zona Sur (Estudio de geografía agraria)*. Inst. de Geografía. Inst. Alfons el Magnánimo. Diputación Provincial y Caja de Ahorros de Valencia, 624 p.
- CAMARA OFICIAL DE LA PROPIEDAD URBANA DE VALENCIA (1975) : *El rio Turia, problemática del viejo cauce*.155p.
- CARMONA GONZLEZ F. (1990) : *El rio Turia La formació de la plana alluvial de València, geomorphología, hidrología y geoarqueología de l'espai litoral del Turia*. Departament de Geografia, Universitat de Valencia i Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, Valencia, 175 p.
- COURTOT R. (1990): "Le modèle valencien d'organisation de l'espace urbanisé: de la huerta à l'aire métropolitaine", *Mappemonde*, Gip-Reclus, Montpellier, n°1, pp. 40-43.
- DEL MORAL L. (1991): *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX)*. Junta de Andalucía, Universidad de Sevilla, 591 p.
- GOMEZ LOPERA F., MARCO SEGURA J., MONTAVO LOPEZ T. (1994): "Aproximación a las exigencias hídricas de un Plan especial verde par la Ciudad de Valencia" Seminario internacional sobre la Huerta de Valencia, Ayuntamiento de Valencia, pp.309-321.