

Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera

Francisco Franch Ferrer

Ingenieros de C.C. y P.; Confederación Hidrográfica del Júcar

Jorge Paciarotti

Ingenieros de C.C. y P.; TYPSA

jpaciarotti@typsa.es

Resumen

La cuenca que conforman los barrancos Poyo, Pozalet y Saleta se sitúa en la provincia de Valencia, entre la de los ríos Turia y Júcar, y tiene una extensión de unos 450 km². Sus características morfológicas, con un desnivel superior a los 1.000 m en 50 km de cauce sumado al fenómeno característicos de las cuencas mediterráneas denominado “gota fría” que produce precipitaciones de elevada intensidad, hacen que se generen unos caudales muy elevados a la entrada a las zonas urbanas (unos 1.800 m³/s para T= 500 años), siendo el punto final actual de las aguas el lago de la Albufera. La problemática existente se caracteriza por el riesgo de inundación de varios términos municipales y por la periódica aportación de sedimentos a la Albufera. La comunicación tiene como objetivo describir las actuaciones realizadas y en fase de proyecto que la CHJ viene desarrollando desde hace varios años para solventar dichos problemas.

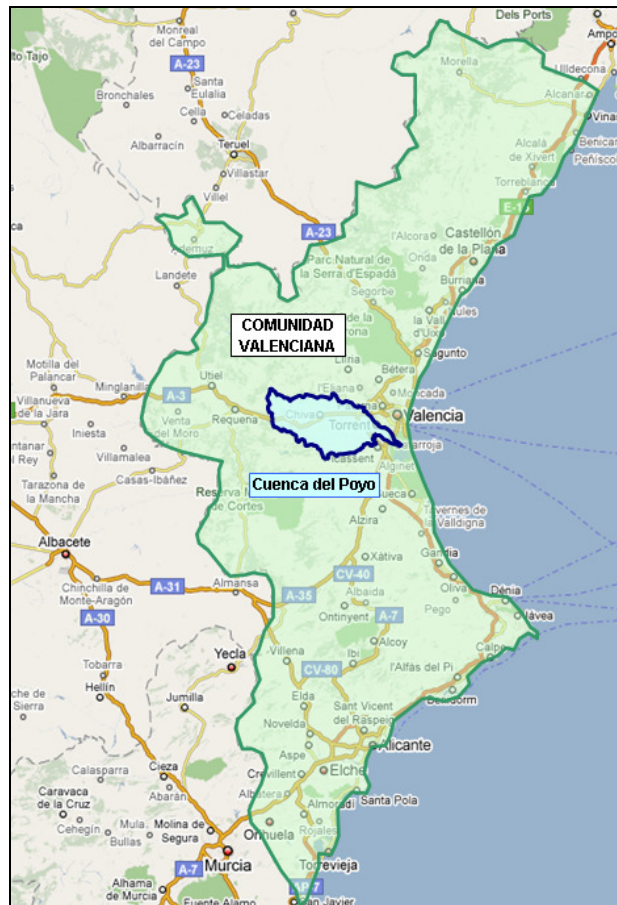


Figura 1 Ubicación de la zona de actuación

1 Antecedentes

La red hidrográfica que conforman los barrancos Poyo, Pozalet y Saleta es bastante compleja, integrando zonas con cauces bien definidos, áreas de inundación y zonas con escaso drenaje. Dicha red ha ido sufriendo variaciones a lo largo del tiempo motivados por factores geomorfológicos y fundamentalmente antrópicos. Estos aspectos llevan a que las poblaciones de la Huerta de Valencia (11 municipios de forma directa y hasta 32 de forma indirecta) se vean frecuentemente afectados por las inundaciones.

El problema como tal ha sido analizado y estudiado por la Confederación Hidrográfica del Júcar (C.H.J. en adelante) desde principio de los años 90. Condicionantes medioambientales limitaron las actuaciones a las obras de encauzamiento del barranco de Poyo (también denominado de Chiva, Torrente, Masanasa, etc.) comprendido entre Paiporta y La Albufera, unos 11 km (ver Figura 1). Dichas obras, que se finalizaron en el 2004, tuvieron como objetivo la restitución del cauce hasta alcanzar una capacidad cercana los 800 m³/s eliminando en dicho tramo todos los obstáculos, estrechamientos, puentes conflictivos, transiciones, etc. que puedan significar una disminución de la capacidad prevista.

La actuación realizada ha resuelto parcialmente los problemas de la zona ya que el caudal de diseño se ha visto limitado por el desarrollo urbano, alcanzándose un nivel de protección de las poblaciones más próximas a La Albufera de entre 50 y 100 años de periodo de retorno. Por otra parte no se modifica el aporte de sedimentos al lago y tampoco se actúa sobre los barrancos Pozalet y Saleta.

Consecuentemente la C.H.J. inicia las gestiones necesarias para acometer el resto de actuaciones y dar una solución global al problema de las inundaciones en la zona. En la actualidad ya se ha redactado un proyecto informativo donde se han planteado las posibles alternativas analizando aspectos sociales, técnicos y económicos. Ello ha implicado el acercamiento a los distintos organismos implicados para lograr el consenso sobre la solución más adecuada a fin de evitar futuros obstáculos que pudieran volver a condicionar su ejecución.



Figura 2 Esquema de la red hidrográfica del Poyo – Pozalet y tramo ejecutado

1.1 Comportamiento hidráulico actual

Los barrancos Poyo, Pozalet y Saleta presentan, en su cuneca media y baja, una interconexión hidráulica importante que provoca, en situación de avenidas, importantes aportes de caudales entre sí (ver Figura 3), favoreciendo el desbordamiento de los cauces y el riesgo de inundaciones de las poblaciones adyacentes. A continuación se describe el comportamiento hidráulico de cada uno de ellos.

1.1.1 Barranco Pozolet - Saleta

En el tramo comprendido entre Loriguilla y el puente del ferrocarril el cauce del Pozolet tiene su punto débil en las obras de fábrica existentes, con una capacidad de desagüe muy inferior a la del propio cauce y, como ya sucedió en la avenida de 2000, los desbordamientos afectan a la zona industrial y al propio ferrocarril.

Entre el FFCC y la A7 (by-pass) el cauce deja de estar definido lo que transforma la zona en un área de laminación donde las aguas discurren sin control afectando a los polígonos colindantes. Esta situación se prolonga aguas abajo de la A-7 dado que el Pozolet ya no recupera su cauce hasta el inicio de La Saleta (ver Figura 3).

Aguas debajo de la A7 el barranco Pozolet sigue sin cauce definido y se corresponde con una zona similar del barranco del Poyo (que discurre paralelo a aquel y separado unos 300 m), ello provoca que en situación de lluvias de cierta magnitud (la última en el año 2000 – ver Figura 4), parte de los caudales desbordados del barranco del Poyo, agua abajo de la A7, se dirigen hacia el norte aumentando los caudales del Pozolet y consecuentemente de La Saleta.

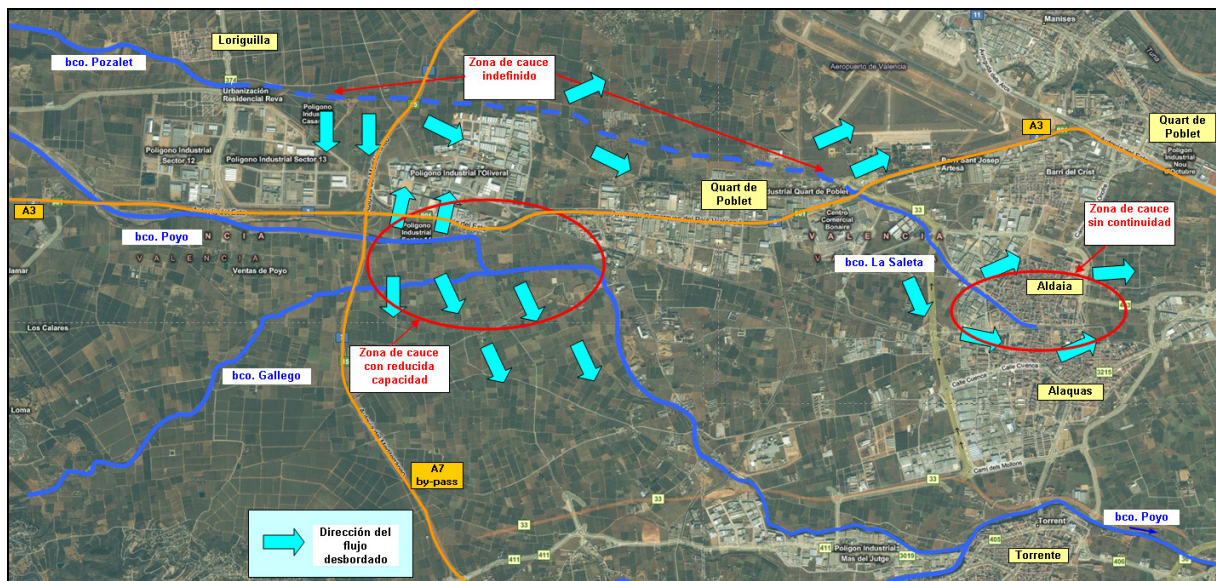


Figura 3 Comportamiento hidráulico de las cuencas media y baja en la situación actual

El barranco de La Saleta presenta en su tramo inicial (en la conexión con el Pozolet) una capacidad suficiente para transportar un caudal equivalente al que genera su propia cuenca (para $T=500$ años), en torno a los 100 m^3/s . Esta capacidad va disminuyendo progresivamente hasta anularse totalmente en pleno casco urbano de Aldaia, lo que sitúa a esta localidad como la más afectada en cuanto a riesgo de inundación se refiere.

El barranco Pozolet complica aun más la situación de las poblaciones vinculadas a La Saleta al ser este receptor de sus aguas, lo que hace que el caudal punta en situación de avenidas aumente considerablemente.

1.1.2 Barranco Poyo

El problema de las inundaciones del Poyo se inician prácticamente aguas abajo de la A7 donde el cauce desaparece o se reduce notablemente, pasando de disponer de una capacidad de unos 1.200 – 1.300 m^3/s aguas arriba de la A7 a unos 100 – 120 m^3/s en el entorno de la confluencia Poyo - Gallego. Esto genera, en situación de avenidas, una amplia zona inundable (ver Figura 4), donde las aguas lentamente van retornando a su cauce, parte al propio Poyo aguas arriba del acueducto Júcar-Turía, parte se dirigen por una zona deprimida hacia el barranco de La Horteta, afluente del Poyo a la altura de Torrente, y otra parte inunda la autovía A3 y terminan en el Pozolet.

Aguas abajo del acueducto el cauce del Poyo aumenta considerablemente su capacidad, alcanzando un valor próximo a los 1.500 m^3/s (caudal punta para $T=500$ años) en la confluencia con el Horteta. El cauce continúa

con una capacidad similar hasta aguas abajo de Picanya, punto donde se inicia el tramo ya encauzado (para un caudal máximo de 800 m³/s).

A lo largo de este tramo (unos 21 km) existen numerosos puentes y pasarelas muchas de ellas antiguas y vinculadas a las propias poblaciones colindantes como lo son Torrente y Picanya. De todas estas obras de fábrica algunas presentan una capacidad reducida (comparada con los 1.500 m³/s de que dispone el cauce), lo que provoca el desbordamiento de tramos puntuales del barranco del Poyo.

A partir de Paiporta el cauce mantiene una capacidad máxima de 800 m³/s, lo que se traduce en un elevado riesgo de inundaciones para las poblaciones existentes aguas abajo de dicho punto.

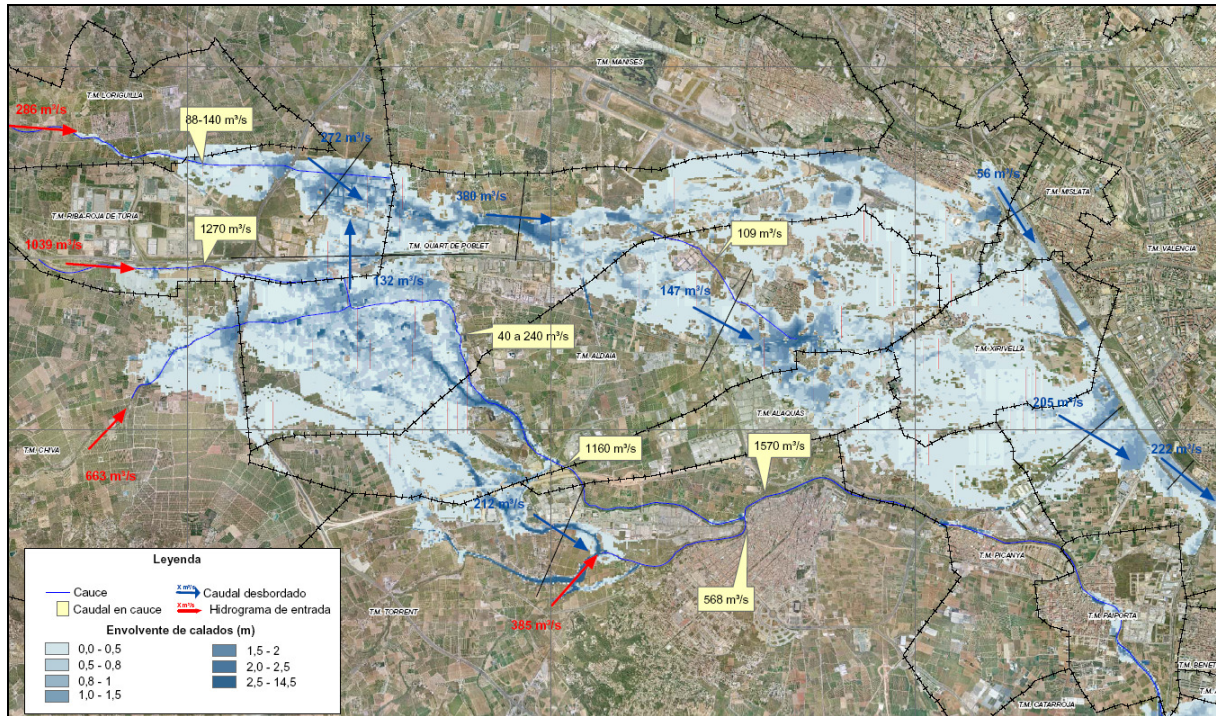


Figura 4 Simulación de un evento representativo de T= 500 años en la cuenca del Poyo

2 Descripción de las actuaciones proyectadas

2.1 Objetivos de las actuaciones

Atendiendo a las premisas básicas del proyecto desde su concepción inicial, la redacción del proyecto se acomete con los siguientes objetivos fundamentales:

- Reducción del riesgo de inundación en las poblaciones situadas en el ámbito de los barrancos Pozalet, Saleta y Poyo, alcanzando un nivel de protección de hasta 500 años de periodo de retorno.
- Protección del parque Natural de la Albufera frente a los procesos de colmatación y pérdida de calidad de los ecosistemas.
- Restaurar ambientalmente el medio fluvial del ámbito de actuación e integrar territorialmente la zona vinculando las distintas poblaciones mediante actuaciones junto a los cauces y atractivas para la población.

2.2 Actuaciones en la cuenca alta de los barrancos

2.2.1 Actuaciones de reforestación y estabilización de suelos

El principal problema de la cuenca alta del barranco del Poyo radica en el elevado índice de erosión debido a las fuertes pendientes presentes y la escasa vegetación, lo que facilita el arrastre del suelo fértil por las escorrentías generadas.

Este problema se ve agravado por la recurrencia de los incendios forestales, difíciles de extinguir debido a la mala accesibilidad, escasa presencia de infraestructura para la extinción de los mismos y la falta de tratamientos selvícolas de la masa forestal existente.

Los reiterados incendios junto con los fenómenos torrenciales han provocado una denudación de la capa superficial del suelo y un arrastre del mismo, quedando incluso, en algunas zonas, la roca al descubierto.

Esta elevada escorrentía con gran cantidad de sedimentos genera fuertes avenidas en la parte baja de la cuenca, fuertemente antropizada.

Las actuaciones propuestas en el proyecto tienen el objetivo de mejorar la capacidad de infiltración, la contención del suelo, la disminución del riesgo de inicio y propagación de incendios forestales y la mejora de las infraestructuras viarias.

Las actuaciones a desarrollar en este sentido son las siguientes:

1. Repoblación forestal con especies autóctonas y protectoras del suelo. Se conseguirá así una mejora en la capacidad de retención de agua y por lo tanto se minimizarán las pérdidas de suelo por erosión hídrica.
2. Ejecución de tratamientos selvícolas de podas, claras, clareos, desbroces, etc. sobre la masa forestal existente. Con estas actuaciones se conseguirá reducir el riesgo de incendio y su propagación, mejorar las condiciones previas de establecimiento de la repoblación, reducir el riesgo de plagas y enfermedades, facilitar la plantación y evitar competencias entre la vegetación, acelerando el paso al estrato arbóreo de la misma.
3. Mejora de la red viaria, mediante el acondicionamiento de los caminos y la mejora de su drenaje. Esta actuación facilitará el acceso, en especial, para la realización de trabajos forestales y tareas de prevención y de extinción de incendios forestales.
4. Corrección hidrológica mediante la ejecución de fajinas vegetales en zonas incendiadas, que evitarán el arrastre del suelo fértil mientras se desarrolla la vegetación implantada.

2.2.2 Actuaciones de corrección hidrológica para la retención de sedimentos

El objetivo de reducir el volumen de sedimentos que llegan a la cuenca baja (y consecuentemente al lago de La Albufera) es uno de los objetivos básicos del proyecto. Para ello se plantea la construcción de dos hidrotécnicas (azudes) en los dos ramales principales que conforman el barranco del Poyo.

Además de las dos hidrotécnicas se ha previsto la ejecución de una balsa de laminación, aprovechando la disponibilidad de unas canteras abandonadas adyacentes al trazado del cauce de uno de los ramales principales del Poyo.

Estos azudes tienen una altura entorno a los 7,00 m por lo que no afectarán a la punta del hidrograma en el caso de avenidas superiores a los 100 años; es decir que su función básica será la retención de sedimentos.

Cabe mencionar que en el estudio de alternativas se analizó la posibilidad de ejecutar una presa, en la cuenca alta, que laminara los caudales punta (tanto del Poyo como del Pozalet) hasta niveles compatibles con la red

hidrográfica existente en la zona mas urbana, sin haberse alcanzado resultados satisfactorios tanto desde el punto de vista técnico como social y ambiental.

2.3 Actuaciones en el curso medio y bajo del barranco Pozalet

El problema a resolver en este tramo se basa en dos aspectos, por una parte encauzar las aguas hasta un nivel de 500 años para evitar afecciones a las zonas urbanas e infraestructuras, evitando la transferencia de caudales hacia el Poyo, y por otra parte reducir la punta de la avenida a un nivel compatible con la capacidad de evacuación a través de la zona urbana de Aldaia.

La solución planteada se esquematiza en la Figura 5. Como ya se ha señalado el destino final de las aguas del Pozalet es el cauce del barranco La Saleta, no existiendo solución alternativa ya que las posibilidades serían un desvío hacia el barranco del Poyo (hacia el sur) o un desvío hacia el Turia (por el norte). En el primer caso la alternativa se desestima dado que implicaría un aporte adicional de caudal al Poyo y un aporte adicional de sedimentos a La Albufera. En cuanto al desvío hacia el Turia, la existencia del aeropuerto imposibilita tal solución.



Figura 5 Esquema solución Pozalet

La solución propuesta incluye las siguientes actuaciones:

- Encauzamiento (vía verde) para un caudal de $240 \text{ m}^3/\text{s}$ (período de retorno de 500 años) desde aguas arriba de Loriguilla hasta aguas abajo de la A-7, con una longitud de 5.962,00 m, de los cuales unos 2.420 m son de cauce totalmente nuevo y el resto de acondicionamiento del existente. La sección tipo utilizada en todos los casos es trapecial, con taludes 2:1 y 2,5:1, de ancho variable entre 64 y 18 m de base, y altura también variable entre 3,0 m y 3,5 m.
- El barranco de La Saleta, al cual vierte sus aguas el Pozalet, en el tramo previo a la zona urbana es capaz de admitir $95 \text{ m}^3/\text{s}$. Teniendo en cuenta que este sería el caudal máximo que se podría conducir a través de la zona urbana de Aldaia, resulta necesario laminar el caudal punta del hidrograma de avenida del Pozalet desde los 240 hasta los $75 \text{ m}^3/\text{s}$ (el incremento de 75 a $95 \text{ m}^3/\text{s}$ los aporta la propia

cuenca de La Saleta). Con este criterio se ha dimensionado una balsa de laminación de unas 60 ha de superficie y con un volumen $2,8 \text{ hm}^3$. El diseño de la balsa y del cauce permitirán que todo el volumen embalsado pueda retornar a su cauce por gravedad a través de una compuerta automática que actuará en función de los niveles aguas arriba y aguas abajo.

- Construcción de siete puentes nuevos para salvar el nuevo cauce.
- Entre la balsa de laminación y La Saleta el cauce primitivo ha sido invadido totalmente por polígonos industriales por lo que es necesario redefinirlo con un trazado diferente, de $3.055,00 \text{ m}$ de longitud, con sección trapezoidal de 10 m de base, $2,7 \text{ m}$ de altura y taludes $2:1$, con lecho del cauce en tierras y taludes revestidos de geoceldas revegetadas. El caudal de diseño para este tramo es de $75 \text{ m}^3/\text{s}$
- El tramo final e inicio de La Saleta está condicionado por el paso bajo la autovía A3, así como por el espacio disponible entre las edificaciones de la zona. Este tramo se resuelve mediante un cauce a cielo abierto de $345,00 \text{ m}$ de longitud de sección rectangular de 20 m de anchura y $2,5 \text{ m}$ de altura, con muros de hormigón y lecho de escollera. El caudal de diseño para este tramo es de $95 \text{ m}^3/\text{s}$.

2.4 Actuaciones en el barranco de La Saleta

Como ya se ha indicado el cauce del barranco de la Saleta comienza a estar definido a la altura del cruce de éste con la autovía A3, discurre paralelo a la CV-33 y penetra en el núcleo urbano de Aldaia donde se pierde su cauce al llegar a las vías del ferrocarril. Para aliviar a la zona urbana de Aldaia y Alaquàs de los $95 \text{ m}^3/\text{s}$ que le llegarán, se plantea la ejecución de una conducción cerrada a través del polígono industrial de la zona norte de Aldaia, para $80 \text{ m}^3/\text{s}$, derivándose los $15 \text{ m}^3/\text{s}$ restantes por el cuentón de la CV-33.

El esquema de derivación de caudales de la actuación propuesta se indica en la siguiente figura.

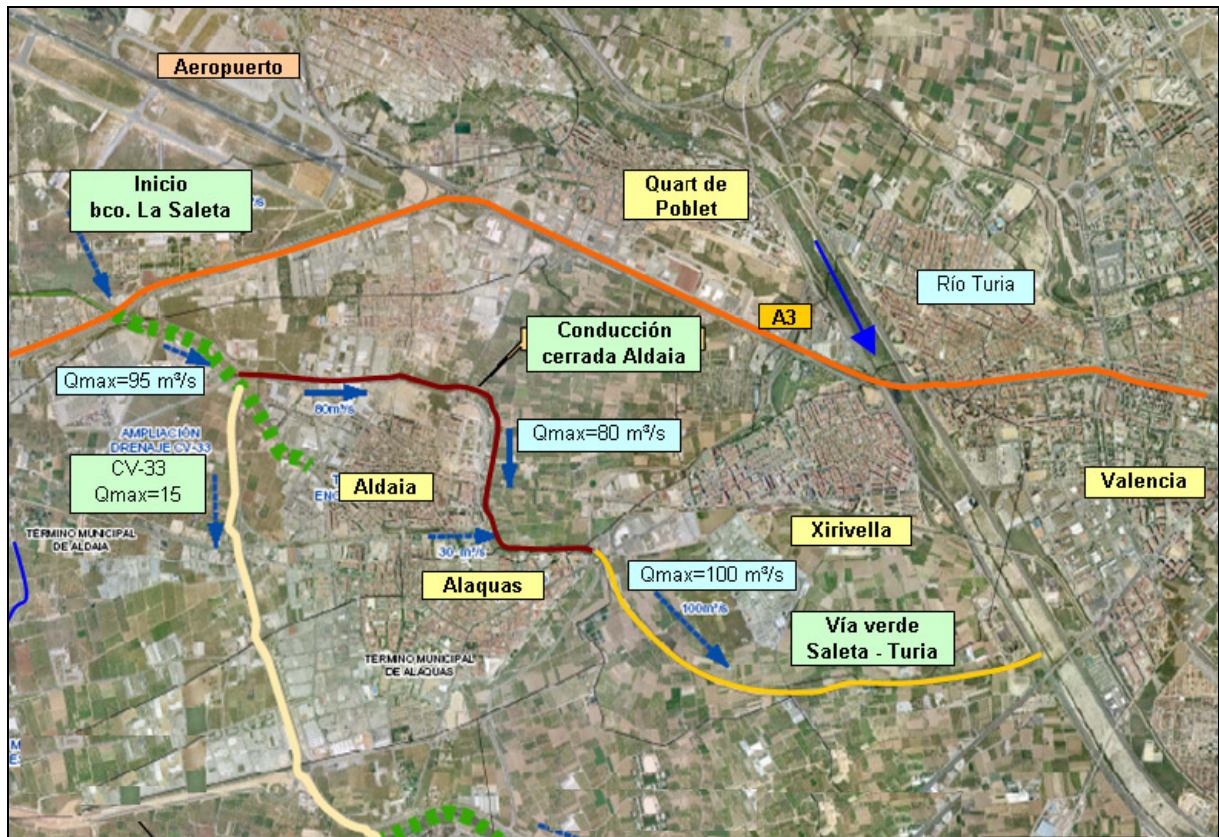


Figura 6 Esquema solución Pozalet - Saleta

La estructura de derivación de caudales se ha diseñado como un aliviadero frontal situado sobre el cauce de La Saleta, de este modo cuando aguas arriba por el barranco circulen $95 \text{ m}^3/\text{s}$, por este aliviadero rebosan $15 \text{ m}^3/\text{s}$, que continuarán por el barranco hasta la derivación al cuénton de la CV-33.

La conducción de derivación propuesta tiene una longitud total de 3.500 m y se diseña mediante un marco bicelular. Los primeros 2.750 m se diseñan para un caudal de $80 \text{ m}^3/\text{s}$ y con una sección variable entre un marco doble de $4,5 \times 3,0 \text{ m}$ y marco simple de $5,0 \times 3,0 \text{ m}$. Los 780 m restantes se diseñan para un caudal de $100 \text{ m}^3/\text{s}$ y con una sección de $5,5 \times 3,0$ cada célula. El aumento de caudal de 80 a $100 \text{ m}^3/\text{s}$ es para considerar el futuro aporte del drenaje de la zona urbana de Aldaia.

Una vez conducidas las aguas fuera de los núcleos urbanos, el destino final es el nuevo cauce del río Turia, para lo que se diseña un cauce, para $100 \text{ m}^3/\text{s}$, de $3.602,00 \text{ m}$, sección bitrapezoidal, con una altura total de $4,50 \text{ m}$ y una anchura mínima de $31,59 \text{ m}$.

2.5 Actuaciones en la rambla del poyo

La afección de los barrancos Poyo y Gallego a zonas urbanas e infraestructuras importantes comienza a partir de su paso bajo la autovía A7 (by-pass). Mientras que la capacidad del barranco del Poyo entre la A3 y la A7 es prácticamente la de 500 años de período de retorno ($1.390 \text{ m}^3/\text{s}$), aguas abajo de la A7, dicha capacidad se reduce a los $100\text{-}120 \text{ m}^3/\text{s}$. Aguas abajo el barranco va ganando nuevamente capacidad hasta alcanzar los $1.500 \text{ m}^3/\text{s}$ aguas debajo de la confluencia Poyo – Horteta. Al llegar a Paiporta e inicio del tramo ya encauzado la capacidad se reduce entorno a los $800 \text{ m}^3/\text{s}$.

La solución propuesta para el barranco del Poyo en la zona con reducida capacidad pasa por dar continuidad al cauce para un caudal que proporcione un nivel de protección compatible con los usos actuales del suelo en la zona y al mismo tiempo no produzca, aguas abajo de la confluencia con el Horteta, un caudal superior a los $1.500 \text{ m}^3/\text{s}$.

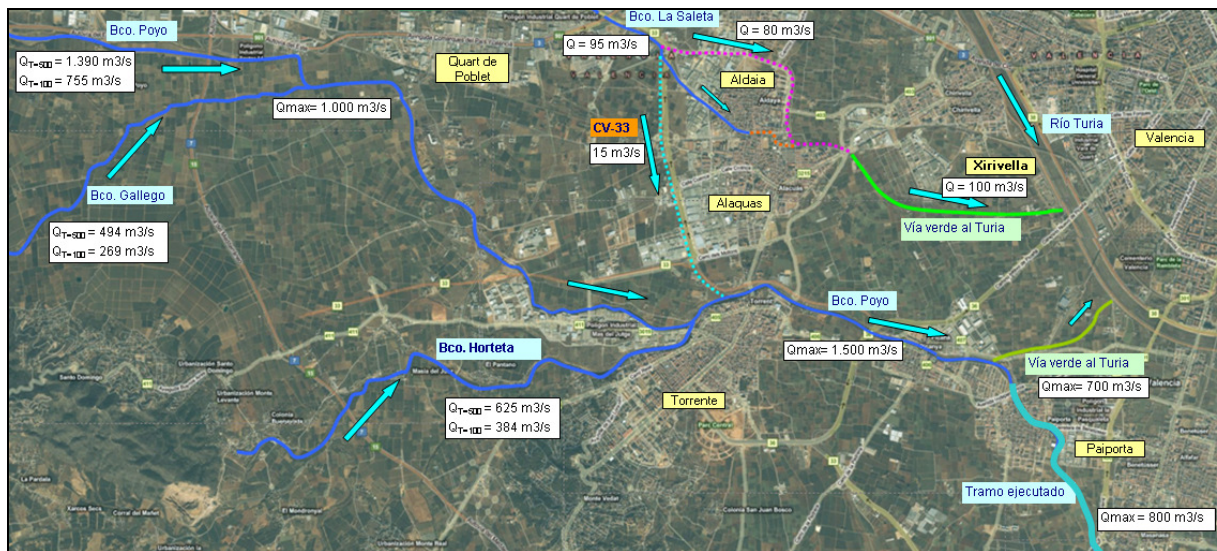


Figura 7 Esquema solución Poyo

Las actuaciones propuestas para dar solución a la cuenca media y baja del Poyo son las siguientes:

1. Ejecución puntual de motas para defensa.
2. Ejecución de un nuevo cauce (tanto para el Poyo como para su afluente principal Gallego), dando continuidad al cauce existente aguas arriba de la A7, con una capacidad equivalente a la avenida de 100 años de período de retorno ($755 \text{ m}^3/\text{s}$ y $269 \text{ m}^3/\text{s}$), de $1.420,00 \text{ m}$ con una sección trapezoidal con una anchura de 65 m en la base, 3 m de altura y taludes $2,5:1$. Este cauce se prolonga otros $2.050,00 \text{ m}$ hasta alcanzar el tramo con capacidad suficiente.

3. Mejora de la capacidad de diferentes infraestructuras existentes a lo largo unos 15 km (entre ellos un nuevo puente tipo arco de 65 m de luz).
4. Dado que el barranco del Poyo se encuentra encauzado aguas abajo de Paiporta, para el paso de $800 \text{ m}^3/\text{s}$, y el caudal esperable, una vez ejecutadas las actuaciones propuestas, se prevé del orden de los $1.500 \text{ m}^3/\text{s}$, se deben desviar al nuevo cauce del Turia un caudal del entorno de los $700 \text{ m}^3/\text{s}$. Este nuevo cauce tendría una doble función al reducir el transporte de sedimentos hacia la Albufera. Para materializar el desvío hacia el Turia se diseña una estructura de regulación en el cauce de modo que los primeros caudales siempre se deriven hacia el Turia. Esta estructura consiste en un azud de escollera recebada de hormigón de 3,5 m de altura.

La longitud de la vía verde es de 2.220 m y la sección tipo principal es bi-trapezoidal formada por un cauce principal de 28 m de base, 4,5 m de altura y taludes 2:1, con lecho del cauce en tierras y taludes revestidos de geoceldas revegetadas.

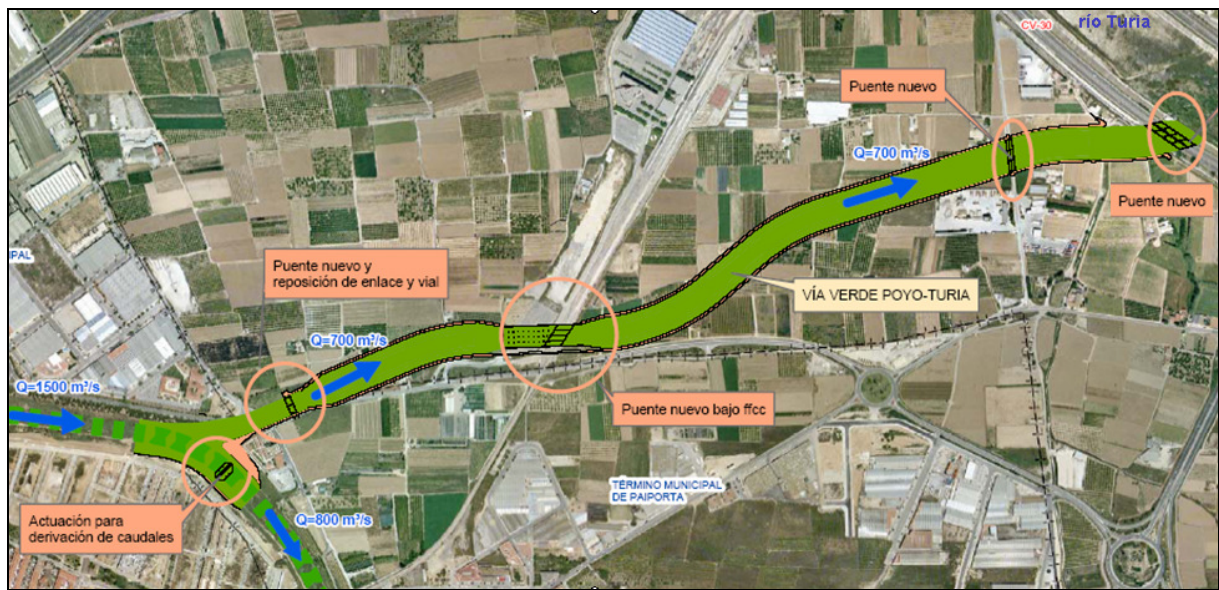


Figura 8 Esquema derivación Poyo- Turia

2.5.1 Análisis de viabilidad del vertido del Poyo al Turia

La actuación del nuevo cauce supone el vertido al nuevo cauce del Turia de un caudal del orden de los $700 \text{ m}^3/\text{s}$ para un periodo de retorno de 500 años. Dada la importancia del mismo se ha procedido a realizar un análisis de la viabilidad de este vertido y de la posible influencia sobre los niveles máximos alcanzables en el río Turia.

Los caudales esperables en el Turia para un periodo de retorno equivalente se estiman del orden de los $4.000 \text{ m}^3/\text{s}$ (valor obtenido en los estudios realizados para las *Normas de Explotación de la Presa de Loriguilla*). En el análisis se ha considerado que la totalidad de dicho caudal entra en el nuevo cauce.

La simulación de la confluencia se realizó mediante un modelo bidimensional que integra los cauces de la vía verde y del Turia en longitudes suficientes para considerar unas condiciones de contorno adecuadas. Las conclusiones obtenidas son las siguientes:

- La derivación de hasta $700 \text{ m}^3/\text{s}$ del Poyo al Turia implicaría, en caso de simultaneidad de precipitaciones en ambas cuencas, un incremento del caudal circulante por el Turia de hasta $200 \text{ m}^3/\text{s}$.
- El incremento de calado en el Turia se estima en un máximo de 80 cm en la propia confluencia, reduciéndose a cero a unos 1.000 m aguas abajo.

2.6 Estudio de aportes de sedimentos al lago de la Albufera

Complementariamente a la definición de las actuaciones, se ha realizado un estudio de aporte de sedimentos al lago de LA Albufera, comparando la situación actual con la futura una vez ejecutadas las obras proyectadas.

A pesar de que las actuaciones sobre los cauces del Poyo y Gallego impliquen un aumento en los caudales transportados hacia aguas abajo y con ello se viera efectivamente incrementada la capacidad de transporte, esto no se traduciría en un mayor caudal sólido de aportación en la Albufera, ya que el tramo bajo del cauce del Poyo (ejecutado en la Fase I) no sería el receptor de ese incremento de caudal, existiendo, además, una barrera materializada a través del azud que limitará el caudal máximo hacia La Albufera a los 800 m³/s admisibles..

Las conclusiones del estudio indican que una vez ejecutadas las obras previstas, el volumen de sólidos que finalmente se deriven al lago de La Albufera se reducirán entorno a un 46 % respecto las que se derivarían en la actualidad para un evento correspondiente a una avenida de 500 años de periodo de retorno.

2.7 Estudio de adecuación medioambiental, conectividad e integración territorial

En cuanto al tema de adecuación medioambiental, conectividad e integración territorial de las obras previstas, con el objetivo de minimizar los impactos del proyecto sobre el paisaje y adecuar el nuevo espacio creado para el uso recreativo de la población, se han definido las actuaciones siguientes:

1. Adecuación de la balsa de laminación del Pozalet. Se propone realizar movimientos de tierra para generar varios montículos, zonas de vaguada y zonas altas, intentando recrear un terreno natural. Se pondrán carteles de identificación de especies de vegetación (con el nombre científico) en las proximidades. Por último se diseña una red de sendas peatonales y carriles bici por el interior de la zona verde inundable, conectados a los principales caminos que llegan a la balsa, mediante rampas de acceso.
2. Carril bici y senda peatonal. El objetivo será conectar las distintas actuaciones proyectadas así como las poblaciones existentes en el ámbito de actuación con carril bici. Se han propuesto cuatro tipos de secciones tipos de carril bici en función de distintas combinaciones entre carril bici, senda peatonal, vegetación y vial de servicio para el tráfico rodado. En total se crearán unos 55 km de carril bici y sendas.
3. Plantaciones. Se aplicará a los taludes de cauces, márgenes carril bici y senda peatonal y zona verde inundable

3 Conclusiones

Las ejecución de las actuaciones descritas, actualmente en fase de proyecto, tendrán una repercusión muy importante sobre un área cada vez mas consolidada y en desarrollo como lo son las comarcas del sur y oeste de Valencia, con un total de hasta 32 municipios que en la actualidad se ven afectados, de forma directa o indirecta, por las avenidas de los barrancos Poyo, Pozalet y Saleta.

Desde el punto de vista de la solución global adoptada, se considera que cumple con los objetivos propuestos, habiéndose consensuado la alternativa que social, técnica y ambientalmente resulta mas conveniente. Prueba de ello es que durante el proceso de información pública realizado para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental, no ha habido alegaciones que plantearan modificaciones sustanciales a las actuaciones previstas.

4 Referencias bibliográficas

“Estudio de Inundabilidad y Análisis de las Actuaciones Propuestas en la Rambla del Poyo y Barranco del Pozalet (Valencia)” coordinado por Agrupación Mediterránea de Ingeniería S.A., AMINSA

“Memoria Resumen de Impacto Ambiental”. Abril 2006 – Confederación Hidrográfica del Júcar

“Normas de Explotación de la Presa de Loriguilla”. Junio 2002, OFITECO.