



FRANCISCO Pérez Puche

Periodista.

Cronista Oficial de la Ciudad de Valencia

Dos ingenieros y un destino

Vicente Mortes y Rafael Couchoud

1

La riada de Valencia

El 11 de octubre de 1957, Vicente Mortes Alfonso, director general de la Vivienda, asistió a la boda de un hermano de su esposa, en Puerto de Sagunto, Valencia. Al atardecer del domingo, 13 de octubre, de regreso a Madrid, su coche oficial tuvo que detenerse ante un barranco desbordado a la altura de Chiva. Ese mismo vehículo, horas después, quedó anegado en los talleres del Parque Móvil de Valencia, en la calle Conde Salvatierra, a doscientos metros del cauce del Turia¹.

La doble inundación del río de Valencia, en la madrugada y a las dos de la tarde del 14 de octubre, unida a una serie de circunstancias adversas, hizo que el joven ingeniero de Caminos, con poco más de cinco meses de experiencia en el cargo oficial, fuera, por unas horas, la mayor autoridad civil al frente de una provincia donde todo estaba desbordado y sumido en el caos. Con la única línea telefónica disponible, él fue el primero en informar al subsecretario del ministerio de la Gobernación de la



Vicente Mortes Alfonso

RESUMEN

En el desarrollo y transformación que la ciudad de Valencia experimentó a raíz de la riada de 1957, dos ingenieros de Caminos tuvieron especial relevancia: Vicente Mortes y Rafael Couchoud. Los dos, miembros del Opus Dei, desempeñaron cargos en el Ministerio de Obras Públicas y siguieron de cerca los paulatinos cambios que tuvieron como eje el Plan Sur y la construcción de un nuevo cauce para el río Turia. En los sesenta, la ciudad, que buscaba también las necesarias dotaciones educativas, encontró en Mortes un impulsor y en Couchoud al primer director del Instituto Politécnico Superior de Valencia.

PALABRAS CLAVE

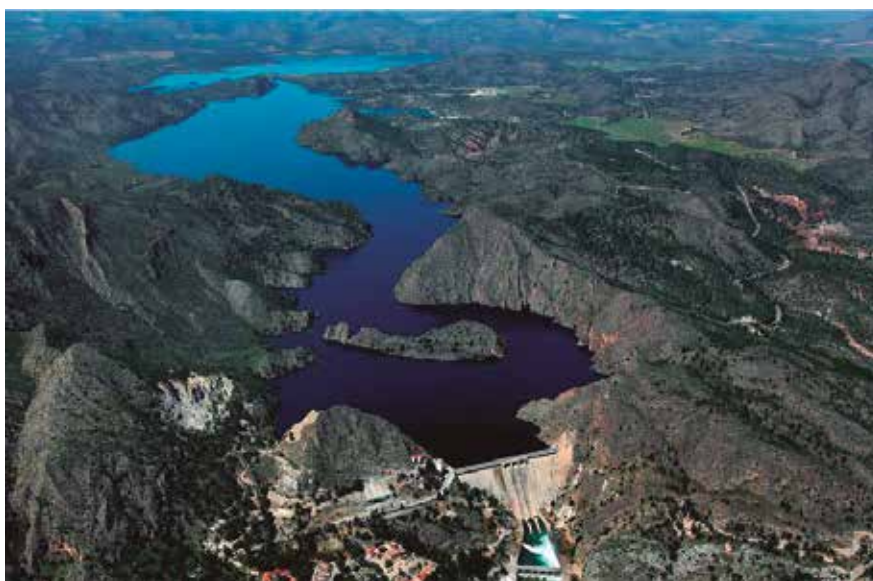
Valencia, riada, Plan Sur, Vicente Mortes, Rafael Couchoud, Universidad Politécnica

catástrofe valenciana. Y fue también el que se las ingenió para comunicar, y más tarde rescatar, a las autoridades --alcalde y gobernador civil-- que acudieron de noche para organizar socorros en los barrios humildes de la desembocadura del río y terminaron aislados en la Comandancia de Marina, junto con otros cientos de refugiados.

A sus 36 años, el ingeniero de Paterna se vio con el destino de la ciudad en sus manos: localizó camiones de eje alto que pudieran avanzar por la ciudad inundada y estableció un modelo de comunicación con los aislados: desde Gobierno Civil se pudo hablar por teléfono con la base aérea de Manises, que enlazó por radio con el buque de la Armada "Sarmiento de Gamboa", surto en el puerto; este, a su vez, enlazó visualmente con la Comandancia de Marina a través del código de banderas.

El 15 de octubre, Vicente Mortes partió en el primer avión que pudo despegar de Manises tras la catástrofe. En las oficinas de Iberia, en la céntrica y embarrada calle de la Paz, un joven periodista le abordó en la sala de espera para pedirle un favor muy especial; era José María Cruz Román, corresponsal en Valencia del diario "Ya", que le rogó que se hiciera cargo de un sobre con unos folios. La primera crónica viva de la catástrofe valenciana la llevó Mortes a Madrid junto con sus primeros papeles y notas sobre cómo auxiliar a Valencia.

Hasta la noche del 17 de octubre, Vicente Mortes no durmió más de tres horas seguidas. De Valencia viajó a Madrid, y de allí a Navarra y Cataluña. En la capital estimuló a su buen amigo, José Luis Villar Palasí, para que desde la subsecretaría de Información y Turismo se pusieran en marcha resortes de ayuda a Valencia; poco después, en Corella, su ministro, Arrese, aprobó sus proyectos para atender a las diez mil personas que podían haber quedado sin hogar por la inundación. Viajó después a Barcelona y esperó a que el Gobierno del general Franco, reunido en Pedralbes, aprobara



el primer decreto dedicado a la catástrofe de Valencia. Los estudiosos aún se preguntan cómo la recuperación de la ciudad fue confiada al Ministerio de la Vivienda y no a otros. El caso es que, en la práctica, Vicente Mortes Alfonso, quedó configurado como un "delegado especial del Gobierno" para una Valencia arrasada por la furia del Turia. Y de algún modo, se puede asegurar que durante al menos 25 años continuó ejerciendo moralmente como tal.

Imagen superior_ Rafael Couchoud, recién condecorado, posa en 1956 junto a unos compañeros ante la presa del Cenajo. (Foto Confederación Hidrográfica del Segura. De la publicación "50 años del Cenajo")

Imagen inferior_ Vista aérea del embalse del Cenajo. (Paisajes Españoles. CH del Segura)

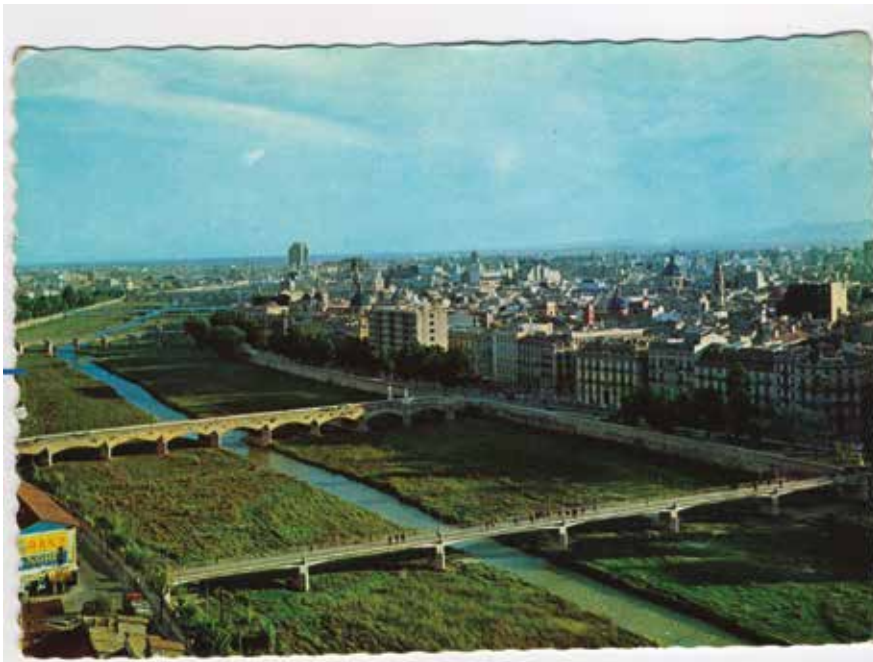


Imagen superior_ Franco ante el pupitre inaugural; arriba, a la derecha, Rafael Couchoud

Imagen inferior_ El viejo cauce del Turia en una postal de los años 70

2 Los embalses y su moraleja

La portada del diario ABC² estaba repartida entre dos imágenes: a la derecha, el general Franco, ante un pupitre, apretaba el botón que ponía en marcha la toma de aguas de riego del embalse de Camarillas; a la izquierda, la presa

del Cenajo, de modo espectacular, vería generosamente por el aliviadero de coronación. La política de presas del régimen, basada en los proyectos diseñados por la Dictadura que no pudieron ejecutarse durante la República, tomaba su acento más populista. Ningún diario de España pudo informar del apresurado desvío de caudal desde el embalse de la Fuensanta, destinado a garantizar el espectacular vertido; ni mucho menos de los presos que, durante una década, habían hecho los trabajos más duros en la construcción de la presa.

Los agricultores murcianos rebosaban felicidad: se podía conjurar la eterna falta de aguas en una agricultura siempre a caballo de la carestía. Y eso era, sustancialmente, lo que hacía más feliz a un valenciano, el ingeniero de Caminos Rafael Couchoud Sebastiá, que en su tierra había asimilado desde pequeño los problemas de la dependencia de un sistema de riegos siempre en precario. Couchoud, pendiente de los detalles técnicos y de protocolo de la inauguración, iba a cumplir 50 años y era ahora subdirector general de Obras Hidráulicas. Desde que se tituló, en 1940, su carrera profesional había estado consagrada a la Confederación Hidrográfica del Segura. Y aunque en 1957 dejó Murcia por Madrid para asumir la secretaría técnica del departamento, sus años en la Confederación, seguir las obras de los embalses, ocuparse de que los trabajadores de las presas tuvieran un cierto bienestar de vida, había sido una dedicación juvenil intensa.

Couchoud, en cierto modo, amaba las obras hidráulicas en tanto que hacían posible lecciones de moral pública. Una de ellas es que el agua era de todos y de nadie en concreto; y que debía aprovecharse allá donde mejor utilidad tuviera, dentro de un clima de unidad nacional de proyecto. Franco pareció robarle la idea en el discurso que pronunció ante 15.000 agricultores trasladados desde Valencia, Alicante, Murcia y Albacete para ser la más fiel escucha en un estadio de fútbol: el río Segura, tan cruel en

sus inundaciones, había sido dominado al fin; el río, que nace en un punto, desemboca en otro lugar lejano y es aprovechado a través de embalses y acequias, es una metáfora redonda sobre la necesaria “unidad de los hombres y las tierras de España”. Franco mismo no desaprovechó la ocasión y habló de “moraleja”.

Pero el ingeniero valenciano no solo extraía de la obra pública reflexiones morales, sino atisbos de poesía. La inauguración del Cenajo, en la noche del 5 de junio, es quizá la única ocasión en que un embalse español ha sido protagonista de un espectáculo de luz y sonido. Un reportaje de Mariano Pelegrín publicado³ cuando se cumplieron 50 años de la inauguración, nos desvela que Rafael Couchoud, llamado “El padre del Cenajo” por haber dirigido el proyecto (1942) y las obras (1948-1960) de un aprovechamiento diseñado durante la Dictadura, concibió la idea de una especie de “auto sacramental” sobre el agua, su dominio y el aprovechamiento agrícola: la ingeniería, así, se mostraba como la fuerza domesticadora de la Naturaleza al servicio del Hombre. La técnica humanizada.

El concepto literario no quedó en un diario íntimo: se tituló “El río emplazado” y fue desarrollado nada menos que por Jaime Valle-Inclán, hijo de don Ramón María, y llevado a la escena --luz y sonido en torno a la cortina de agua-- por el ingeniero José Torán. Para una única representación ante el general y cuatro de sus ministros. Al día siguiente, ante el impresionado general Vigón, titular del ramo, Rafael Couchoud explicó al Jefe del Estado los detalles técnicos de un proyecto grandioso que se estaba gestando en el laboratorio del Ministerio: un trasvase de aguas desde una cuenca remota, la del Tajo, a la mediterránea y sedienta cuenca del Segura.

No es de extrañar que en los estiajes más duros en la huerta de Murcia exista la evocación, casi mística, del “Padre del Cenajo”. Tampoco que Rafael Couchoud, en marzo de 1964, fuera

nombrado director general de Obras Hidráulicas.

3 Proyectar el futuro

Cuando Vicente Mortes dejó en 1960 la dirección general de la Vivienda, según es comúnmente aceptado por discrepancias con su ministro, regresó al frente de la empresa constructora SICOP, una de las más activas en Valencia. Para entonces, los grupos de viviendas de la Fuensanta y del Carmen, en Valencia, de la Paloma, en Torrente, y de la Merced en Paterna, estaban alojando a docenas de familias damnificadas por la inundación de 1957 y a otras muchas que simplemente eran parte del angustioso censo de demandantes de una vivienda digna. Pero siendo el suyo el ministerio encargado de la solución de los desastres derivados de la riada, Vicente Mortes había dejado embastada, además, la operación que más rentabilidad dio a Valencia durante el siglo XX:

aprovechar el daño de la inundación para abordar una transformación radical de la ciudad y su área metropolitana.

Sesenta años después de la inundación, en este siglo XXI, Valencia sigue terminando proyectos que dimanan de aquel “cambio de decorado” del siglo anterior. El Parque Central, que aprovecha parte de la playa de vías de Renfe, es el ejemplo más evidente en el campo ferroviario, donde hay aún ideas pendientes. Pero a finales de 1960, la aprobación en las Cortes de la Ley del Plan Sur dio un vuelco histórico a la ciudad: la desviación del Turia por un nuevo cauce, la Solución Sur, permitió, o si se quiere obligó, a que fuera renovada la red de accesos por carretera, el plan de accesos ferroviarios, la red urbana de alcantarillado, más la de riegos huertanos, y el plan general urbanístico. Todo eso se hizo, básicamente en dos décadas de intensa transformación, los sesenta y los setenta. La ciudad, que estaba asediada por unos 250 pasos a nivel --los periódicos hablaban del “cinturón” o el “dogal de hierro”-- empezó a



Sellos del Plan Sur de Valencia

despejar su trazado; y el puerto encontró espacio para la extensión del siglo XXI entre el punto de desembocadura del Turia del pasado y el del presente.

Claudio Gómez-Perreta, ingeniero, y José García-Ordóñez, arquitecto, siguiendo instrucciones de Mortes, se encerraron en un estudio y trazaron las soluciones –Norte, Centro y Sur– que le fueron presentadas a Franco poco después de la inundación. Y Mortes fue siempre el valedor principal en Madrid del alcalde, Adolfo Rincón de Arellano, que organizó la transformación de la ciudad entre 1958 y 1969.

En 1960, el ministro de Obras Públicas, el general de Artillería Jorge Vigón, llamó a Vicente Mortes a la dirección general de Carreteras. Dejó la empresa y regresó a la Administración, donde iba a estar ocupado en los siguientes trece años. Cuando en 1961 se levantaron las restricciones del Plan de Estabilización, cuando se levantó el banderín inversor, Mortes tenía ya preparado el Plan General de Carreteras más ambicioso que se había trazado en el siglo y pudo empezar a trabajar con 1.500 millones. España, donde el desarrollo industrial, el Seat 600 y el incipiente turismo reclamaban carreteras modernas con urgencia, empezó a cambiar. Y en pocos años, los nuevos accesos a la ciudad de Valencia -- Norte, Sur y Oeste, más la actual V-30 que aprovechaba las marginales del nuevo cauce del Turia-- fueron la realidad sobre la que se sigue circulando medio siglo después.

Entre 1960 y 1963, Mortes planificó las nuevas carreteras españolas y Rafael Couchoud vio concluido el complejo del Cenajo-Camarillas. Sus técnicos, mientras tanto, se convencían a sí mismos de que la antigua utopía de Lorenzo Pardo --trasladar las aguas del Tajo a la cuenca del Mundo-Segura a través de la cuenca del Júcar-- era posible.

Bajo la disciplina del general Vigón, Couchoud y Mortes se reencontraron: uno fue director general de Obras Hi-

dráulicas y el otro director general de Carreteras y subsecretario del Ministerio. La vieja amistad, y desde luego el vínculo común del Opus Dei, al que ambos pertenecían, puso en común muchas aspiraciones, anhelos y proyectos. Ver una Valencia dotada de buenas infraestructuras se daba por descontado. Medio siglo después, Valencia es la “Ciudad del running” gracias a que el desvío del Turia permitió convertir el cauce viejo en un parque lineal de 11 km.

4 Educación y desarrollo

Vicente Mortes fue nombrado comisario adjunto del Plan de Desarrollo en 1965. Al dejar el ministerio de Obras Públicas, las cifras eran redondas: en Valencia se estaban invirtiendo 1.000 millones de pesetas: 500 en el ramo hidráulico, 250 en carreteras y 250 en ferrocarriles y puerto. Pero en febrero de 1966, el alcalde Rincón de Arellano, con el patrocinio de la Caja de Ahorros y el Banco Urquijo, logró que la Universidad y la empresa se pusieran a acotar las aspiraciones y necesidades de futuro, de la provincia y la región, de cara al II Plan de Desarrollo; en un ámbito de infraestructuras que debían incluir también, muy singularmente, las educativas. Nació así el estudio PRE-VASA, sustancial para trazar horizontes al crecimiento de Valencia.

Pocos meses después⁴, Vicente Mortes vino a Valencia para dar una conferencia titulada “Educación y Desarrollo”. Su tesis, expuesta ante la flor y nata de autoridades y empresarios fue que Valencia, España, necesitaba técnicos y obreros cualificados en su proceso de paulatino desarrollo; “no solo porque el trabajo profesional se ha “tecnificado” ya extraordinariamente –dijo–, sino porque las continuas innovaciones exigen una formación profesional profunda y flexible en capas cada vez más extensas de la población activa”. Tecnócratas y falangistas ya andaban realizando



El nuevo cauce del Turia en 1969. (“Turia Sur”, publicación histórica de CYT-MZOV)





José Luis Villar Palasí



El núcleo fundacional de la Universidad Politécnica de Valencia, en la actualidad

grandes maniobras en las esferas del poder y Vicente Mortes, que por entonces era uno de los preceptores del joven Juan Carlos de Borbón, no ocultaba ni su adscripción ni sus objetivos. La educación, dentro de los planes de desarrollo, era sustancial para responder a “las exigencias de la justicia social” para permitir “el desenvolvimiento de la libertad y la dignidad de la persona”.

La Escuela de Investigación Operativa, que cerró su curso anual con la presencia de Mortes, realizó, en los sesenta, junto con PREVASA, el trabajo de explorar el porvenir. El Ayuntamiento de Rincón de Arellano, al tiempo que se terminaban las obras de la Solución Sur, reclamó y dio facilidades para que Valencia renovara sus infraestructuras educativas. Nacieron varias facultades –Económicas y Arquitectura– y se comenzó a poblar el campus de la avenida de Blasco Ibáñez. Valencia comenzó a cultivar el músculo educativo que precisaba su cambio físico.

No mucho después, en la primavera de 1968, la crisis estudiantil europea, española también, determinó la dimisión del ministro de Educación, Manuel Lora Tamayo, y su sustitución por un experto en Derecho Administrativo, también valenciano y del Opus Dei, José Luis Villar Palasí. Decidido a aplicar la idea de que la universidad española debía desconcentrarse de los dos explosivos polos de Madrid y Barcelona, el joven ministro creó por decreto cinco instituciones universitarias nuevas. Una de ellas, el Instituto Politécnico Superior, reuniría en Valencia a la ya existente Escuela de Agrónomos, a la incipiente Escuela de Arquitectura y a las nuevas Escuelas de Ingenieros Industriales y de Caminos, Canales y Puertos.

Vicente Mortes, siempre él, afortunadamente, mantuvo una intensa correspondencia con Francisco Ruvira, uno de los impulsores, junto al alcalde, de la necesaria extensión universitaria. Mortes sugirió a Ruvira que publicara un artículo estimulante en “Las Provincias”; y la ciu-

dad salió de su indiferencia inicial: la Caja de Ahorros se unió al Ayuntamiento y pronto comenzó la compra de suelo para la nueva institución educativa. Cuando Mortes felicitó a Ruvira por su artículo, le confió que para dirigir la nueva institución universitaria se estaba “preconizando”-- el uso del verbo no puede ser más elegante-- a Rafael Couchoud Sebastián. Y escribe: “Anterior director general de Obras Hidráulicas y actual consejero de Obras Públicas, pero, sobre todo, hombre inteligente, trabajador y apasionado por Valencia. Me parece que te entenderás muy bien con él”.

En agosto de 1968, Rafael Couchoud fue nombrado director del IPS y cargó con la responsabilidad de poner en pie, improvisadamente y desde lo que en realidad fue una conjura de voluntades, el Instituto Politécnico Superior de Valencia. En octubre, como había pedido Villar Palasí, comenzaron las clases. Y en 1969, las obras destinadas a albergar la nueva institución, inaugurada oficialmente en 1970, y convertida, en 1971, en Universidad Politécnica de Valencia. Vicente Mortes fue el primer presidente del Patronato de la Institución, en 1969.

A lo largo de 2018, la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de Valencia, y toda la Universidad Politécnica, están celebrando su 50 aniversario. Y la evocación de estos dos ingenieros valencianos, Vicente Mortes y Rafael Couchoud, remarcables entre otros muchos pioneros, parece tanto un ejercicio de memoria como un acto de justicia. 📍

NOTAS

(1) Ver “Hasta aquí llegó la riada”, de F. Pérez Puche. Ayuntamiento de Valencia, 2007. Testimonios obtenidos de notas personales confiadas por Vicente Mortes Alfonso

(2) “ABC”. Edición del 7 de junio de 1963. Pgs. 53 y ss.

(3) PELEGRIN, Mariano. “Bodas de Oro del Cenajo”, en diario “La Opinión”, de Murcia. 09.06.2013

(4) Reseña de la conferencia en el diario “Las Provincias”. 28 de junio de 1966