

L' àrea central de la Safor: la conurbació Gandia-Sotaia-Oliva

Alberto Peñín

Introducció

El temps de crisi és un bon moment per a reflexionar i, potser, recuperar l'empena política i el suport social d'anys arrere en la nostra comarca i actualitzar algunes de les seues idees generals. Aprofitant la invitació de la direcció de la revista, en duc ací una de les més interessants: l'Àrea Central.

Es tracta d'un assumpte recurrent al qual he dedicat algunes publicacions (*Documento Comarcal de La Safor*, 2004; «Que veinte años no son nada», 2007) i un grapat de xarrades i conferències, de les quals, òbviament, és deutor allò que ací es diu.

Pretenem aprofundir en la realitat d'aquesta nova i gran ciutat constituïda en el si de la comarca, la quarta del país, i descriure els principals problemes que el creixement fragmentat i autònom produeix, que centrarem finalment en dos punts clau de tot sistema urbà complex i extensiu modern com són el transport i els espais oberts.

77

2011

REVISTA DE LA SAFOR, NUM. 3

Al contrari que uns altres estudis ja publicats i de gran interès —que tracte de recollir en la bibliografia sobre l'àrea—, no és un treball d'investigació bàsica, sinó d'anàlisi, d'identificació i qualificació, i una mínima proposta de futur amb totes les limitacions que es vulga ... i que, sense les quals, alguna vegada caldria mamprendre des de l'Administració.

Una realitat sense reconeixement

L'Àrea Central de la Safor, entre Gandia i Oliva, és una conurbació d'onze municipis i 130.000 habitants, en la qual les relacions de residència, treball, serveis, equipaments i esbargiment són diàries, intenses i es donen al marge dels llindars municipals establits en el segle XVIII. És una intensitat incrementada exponencialment en els últims 30 anys¹ i que comporta un procés d'urbanització accelerat, però territorialment i administrativament cec.

QUADRE 1. La Safor. Agrupació per zones i habitants

	HABITANTS 1985 (P. dret)	HABITANTS 2009 (P. dret)
ZONA NORD. VALLDIGNA-XERESA		
6 municipis	24.217 -18,76% Safor	33.459 - 18,248% Safor (augment 9.242 hab.)
ÀREA CENTRAL. GANDIA-SOTAIA-OLIVA (Àrea urbana integrada-conurbació)		
11 municipis	86.433 -66,96% Safor	128.077 -69,84% Safor (augment 41.644 hab.)
ZONA OEST. ALMOINES-LLOCNOU		
14 municipis	18.427 -14,27% Safor	21.853 -11,92% Safor (augment 3.426 hab.)
TOTAL SAFOR	129.077 hab.	183.389 hab. (augment 54.312 hab. en 15 anys)

Font: INE-IVE Elaboració pròpia.

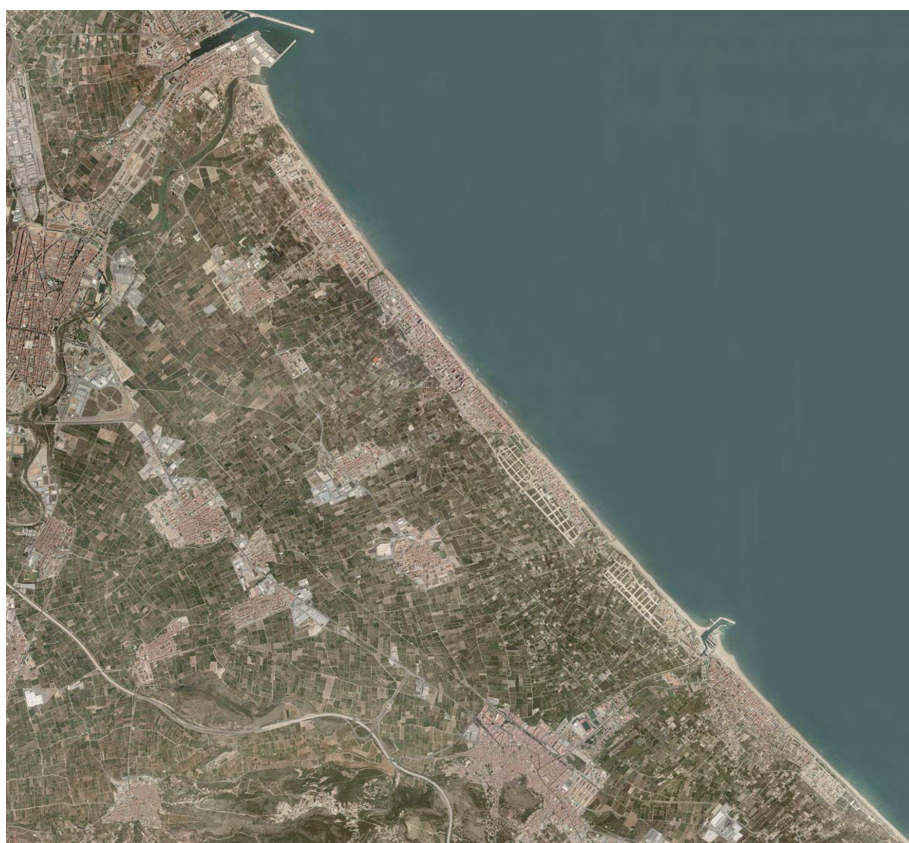
1. L'increment de població en tota la comarca en els 15 anys és equivalent al dels 75 primers anys del segle xx, i quasi el 75% d'aquest es produeix en l'Àrea Central de què tractem. Al final de la dècada del 1970, es donà per superat l'estancament econòmic que produí una forta emigració en aquests pobles i en els de comarques veïnes.

Moltes son les confirmacions d'aquesta nova realitat fetes per estudis regionals,² entre els quals destaquem l'*Avance de Plan de Desarrollo Urbanístico* (1995) i la *Estrategia Territorial (2010-2030)*,³ de la Comunitat Valenciana, elaborats per la Generalitat i que s'hi refereixen com la «conurbació» o «Àrea Urbana Integrada-AIU Gandia» i ressalten el seu paper vertebrador i diversificador del sistema de ciutats valencianes. Àrea que segons el diversos estudis i indicadors integra 6, 7, 11 o 14 municipis, tant és. L'àmbit que ara tractem parteix del reconeixement d'aquesta realitat i entra en la seua estructura territorial, com a lloc central de caràcter lineal que aglutina l'àrea urbana amb la població més dinàmica i progressivament més integrada. D'aquest model lineal, amb el rosari de municipis entre Gandia-Oliva ja parlàrem en el *Documento de La Safor* (1984), seguïrem en l'*Estudi del Litoral Valencià. Àrea 4* (1997) i, darrerament, ja va emergir com a tal en la revista *Saforguia* el 2007.

El lloc central de la Safor de què parlem, «eix Gandia-Oliva», i que definim com àrea central de la Safor, és el nucli cor de l'AIU citada i està integrat per una sèrie d'assentaments urbans (Gandia, Benirredrà, el Real, Bellreguard, l'Alqueria, Palmera, Daimús, Guardamar, Miramar, Piles, Oliva), en molts dels casos sense solució de continuïtat entre ells, molt lligats econòmicament entre si, que formen —sense dubtar-ho— una ciutat-territori que desborda els termes municipals tradicionals i és una realitat social i econòmica que s'imposa a l'organització administrativa dels municipis que la formen.

-
2. PREVASA (1982): *Estudios básicos para la ordenación del territorio...*; COPUT (1995): *Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico...*; CMA (2009): *Estrategia Territorial de la CV. Metas+Propuestas*. També el *Documento Comarcal* de la Diputació i *El desenvolupament...* de J. Banyuls s'hi refereixen.
 3. *L'Estrategia Territorial de la CV-2010-2030*, en tràmit d'aprovació, va ser exposada al públic fins a setembre del 2010. Considera a tota la Safor una àrea funcional de la Safor i defineix l'àrea urbana integrada de Gandia com la quarta de la Comunitat Valenciana, després de les tres capitals de província, amb 15 municipis (els que identifiquem com a àrea central, més Almoines, Beniarjó, Beniflà i Rafelcofer, que es troben fora dels corredors costaners), 101, 14 km² i 109.187 habitants, amb una dinàmica de creixement del 32,8% entre el 2001 el 2008. L'*Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la CV* (COPUT, 1995) integrava, anys abans, l'AIU de Gandia, només amb Benirredrà, Bellreguard, el Real, Palmera, l'Alqueria i Gandia, en total 6 municipis.

Des de ja fa temps, sense que deixi de densificar-se l'interior de cadascun dels pobles històrics, es creen barris perifèrics o es fan entre ells promocions residencials, naus i centres comercials, segones residències a platges properes, centres docents, esportius i sanitaris, discoteques i locals diversos, per a ser utilitzats per qualsevol dels habitants dels seus municipis, que han teixit una xarxa de relacions permanents i cada vegada més densa, que va camí de cobrir en taca contínua l'espai intermedi que antigament els separava.

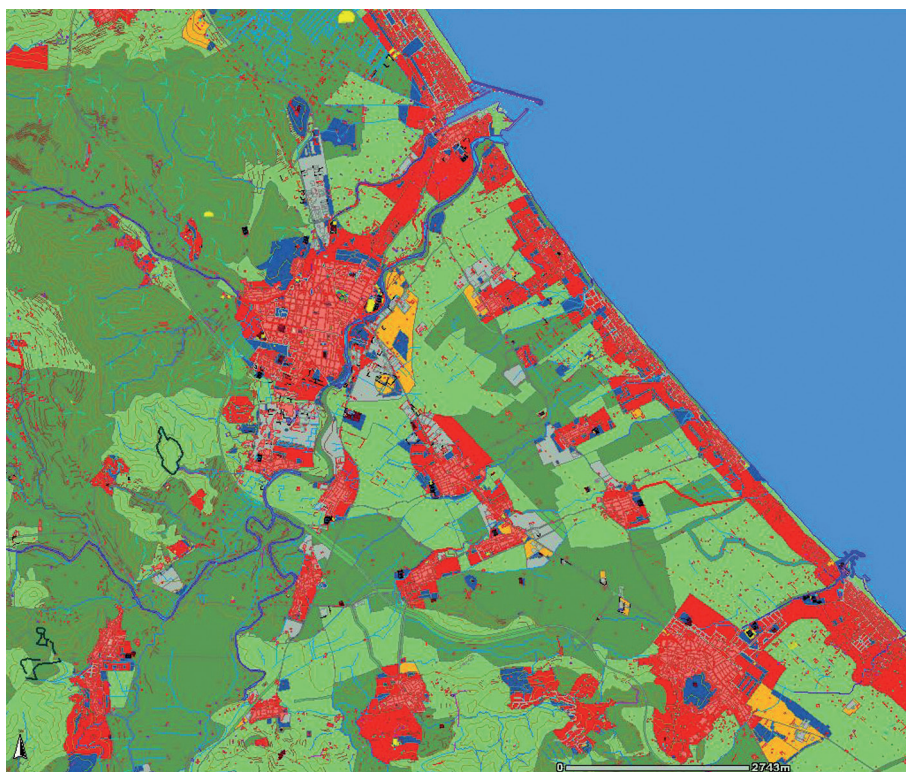


Ortofoto Safor.

Aquest espai on la ciutat i el territori es barregen és encara polinuclear, amb dues potents centralitats en els extrems i un doble corredor central

progressivament ocupat que solda els nuclis urbans tradicionals. El sistema, divers i ric, va generant especialitzacions i localitzacions cada vegada més potents en població i espai urbà, interdependents i complementaris.⁴

Fora d'aquest lloc central, les poblacions al nord i a l'oest de la Safor tenen un creixement autònom, més lleuger com més allunyades d'aquesta àrea central es troben.



Model lineal de l'Àrea Central de la Safor.

L'agregació de municipis que hem descrit obeeix a les arrels històriques i sobretot a la realitat urbana de proximitat i accessibilitat. Distingim:

4. Banyuls parlava el 1986 que entre Gandia i Oliva «es distribueix un ventall de pobles amb tendència a constituir a llarg termini, si no es prenen les mesures adequades per a l'ordenació del territori, un continu urbà» (*Desenvolupament...*, pàg. 102).

- Gandia àmplia, amb Gandia, el Real i Benirredrà.
- Corredor intern, amb Bellreguard, l'Alqueria i Palmera, que podríem anomenar Sotaia interior, prenent el nom del barranc més gran que els travessa i de l'antiga denominació de l'alqueria de Bellreguard.
- Corredor costaner, amb Daimús, Guardamar, Miramar i Piles, que s'han anomenat els pobles del marge, per la falla geològica sobre l'antiga marjal on se situen⁵ i que podríem també anomenar Sotaia costaner.
- Oliva.

Aquestes peces que estructuraren l'àrea podrien ser considerades, en la visió de nova ciutat que donem, els seus barris.

Del seu dinamisme parla el fet que quasi trenta anys després del *Documento Comarcal*, empentats per un fort desenvolupament econòmic i una potent pressió immobiliària, aquella àrea urbana central de Gandia que allí descrivíem ha evolucionat i derivat des d'una corona al voltant de Gandia (amb 7 municipis, 70.000 habitants i 1/3 de la població comarcal) a un nou rosari urbà de caràcter lineal de 8 km que va de Gandia a Oliva amb 12 km de llarg i 11 municipis, que aglutinen 130.000 habitants, 2/3 de la població total de la comarca. En aquest lloc central, com ja déiem en *Saforguia*, les carreteres són pràcticament carrers, els usos urbans són interdependents, les escales de reclam de les promocions (de residència, serveis o magatzems) són supra-municipals, els espais intermunicipals s'omplien sense estratègia comuna i la natura —abans protegida per una agricultura molt rendible— es perd entre fragments de cases, naus i escombraries.

Ni el ritme de creixement ni l'especialització són encara generals i podem identificar hui espais intermedis, que tenen un paper d'identificació evident i permeten —torne a dir, encara— respirar verd i aire de camp.

5. «Pobles de la falla» és el nom utilitzat per Joan Antoni Mayans i arreplegat per Josep Camarena i Jesús Alonso.

QUADRE 2. Àrea Central de la Safor

	HABITANTS 1985 (P. dret)	HABITANTS 2009 (P.dret)	Extensió
GANDIA ÀMPLIA			
3 municipis	55.187 hab. 42,75% Safor	83.846 hab. 45,72% Safor	67,3 km ² -46,77% AC
Gandia	52.390 hab.	80.020 hab.	60,8 km ²
Benirredrà	891 hab.	1.642 hab.	0,4 km ²
el Real	1.906 hab.	2.184 hab.	6,1 km ²
CORREDOR SOTAIA			
7 municipis	10.349 hab. 8,02% Safor	15.812 hab. 8,62% Safor	16,7 km ² -11,60% AC
Filera interior-oest	6.057 hab.	7.175 hab.	
Bellreguard	3.842 hab.	4.736 hab.	2,9 km ²
l'Alqueria de la Comtessa	1.709 hab.	1.492 hab.	2,1 km ²
Palmera	506 hab.	947 hab.	1,0 km ²
Filera costanera-est	4.292 hab.	8.637 hab.	
Daimús	1.271 hab.	3.068 hab.	3,1 km ²
Guardamar	52 hab.	358 hab.	1,1 km ²
Miramar	950 hab.	2.333 hab.	2,6 km ²
Piles	2.019 hab.	2.878 hab.	3,9 km ²
OLIVA			
1 municipi	20.897 hab. 16,19% Safor	28.419 hab. 15,50% Safor	59,9 km ² -41,63% AC
11 municipis	86.433 hab. 66,96% Safor	128.077 hab. 69,84% Safor	143,9 km ² 33,50% Safor
TOTAL SAFOR (creixement en 15 anys: 54.312 hab., equivalent al 42% d'increment de població)	129.077 hab.	183.389 hab.	429,6 km ²

Font: INE-Elaboració pròpia.

Cal, amb franquesa, parlar ja d'una nova ciutat que no té un reflex administratiu, però que com a ciutat compartida encara no ha estat interioritzada pels ajuntaments ni pel poble pla o la societat civil, que a hores d'ara i amb la crisi viu el dia a dia sense més complicacions. Sí que ha arrelat en trenta anys el fet comarcal, encara que amb moltes dificultats per a institucionalitzar-lo. La Mancomunitat de Municipis de la Safor, creada juntament amb aquell *Documento Comarcal*, es manté com una institució d'estricta prestació subsidiària de serveis i funciona a empentes i rodolons.

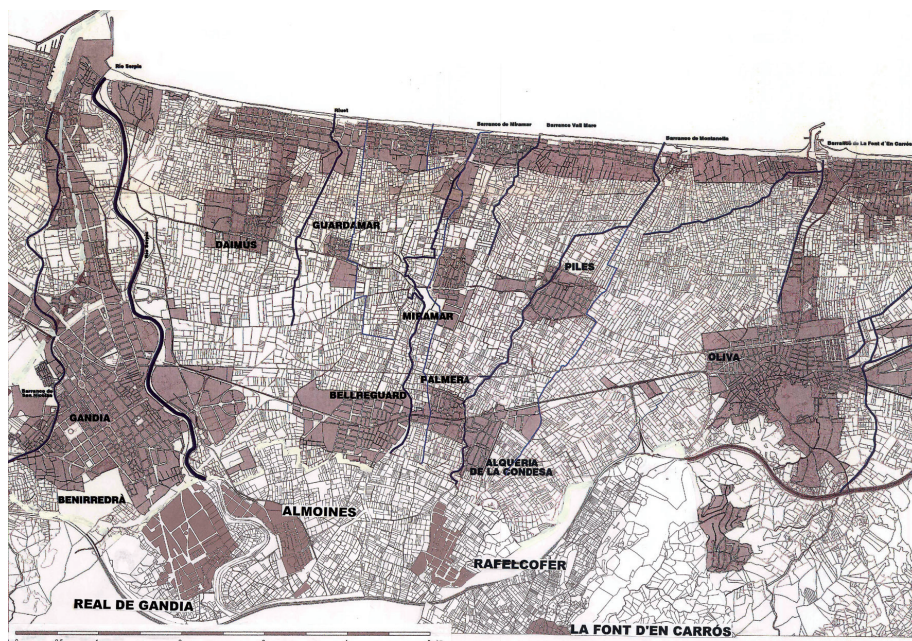
Si àmbit comarcal n'hi ha tan poc, en els onze municipis de què parlem, no tenim ni una mala comissió de coordinació, ni un col·lectiu social que en faça bandera. Les històriques diferències entre Gandia i Oliva i les aspiracions autònomes dels onze pobles ho fan difícil. Aquesta nova ciutat “no té ningú que li escriga”.

Només certa experiència comarcal en serveis comuns (històricament de l'aigua i hui els serveis socials de l'esmentada Mancomunitat a l'àrea com a protagonistes) encara mantenen persones i institucions identificables amb el lloc comú, com regants, sequiers, cooperativistes, assistents socials...

Però el nou model territorial que es forma no és només un problema, és també una oportunitat. La consciència comarcal citada, la realitat dels nostres fills a l'hora de triar casa o buscar llocs de treball, l'hospital i les platges, és una fortalesa a la qual cal afegir un territori privilegiat, naturalesa transformada pel treball de segles. Si l'àrea urbana integrada es pot resoldre des de fora com una referència òbvia de planificació regional (així ho fa l'*Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030*, en tràmit), ací considerem el seus dos nuclis de polaritat (Gandia i Oliva) interdependents i inclosos en una conurbació més complexa, lloc central de l'AIU, que necessita actuacions immediates per a ordenar-ne el creixement, afavorir-ne la consolidació i no perdre'n la qualitat de vida. Amb la potència econòmica derivada de tenir un motor d'activitat format per més 130.000 ànimes, la capacitat per a esdevenir —si es donen les condicions d'accessibilitat i qualitat— un lloc d'innovació, formació i prestació de serveis del conjunt, crec que nosaltres

hauríem d'apostar per afermar-ne el paper i garantir-ne l'eficàcia. Una ordenació bàsica i una coordinació d'accions comunes pot servir per a reparar-ne els beneficis per tot el territori i millorar el futur de cada poble, sense abandonar les identitats històriques de cadascú, la força d'una ciutat intermèdia ni el comú «matalàs verd»⁶ de tarongers, camins i cases de camp que hi han donat origen.

La crisi econòmica ha donat pas una ralentització del procés i ens permet plantejar-nos sense pressions el futur. S'han paralytitzat bona part de les empentes urbanitzadores privades més publicitades i es parla de noves infraestructures i equipaments des de les administracions.



Les propostes de l'Estratègia Territorial a l'AIU de Gandia.

6. Expressió afortunada de l'arquitecte d'Oliva Pepe Colomar, en entrevista amb l'autor (13 d'octubre de 2010). «Tapiz vegetal» l'anomenava Fontavella el 1952 (pàg. 52).

Lligams històrics

L'antiga organització senyorial del XVIII definia clarament dins de l'Àrea Central de la Safor uns pobles vinculats al ducat de Gandia i al seu terme general (Gandia, el Real, Bellreguard, l'Alqueria, Palmera, Daimús, Guardamar, Miramar i Piles) i uns altres al comtat d'Oliva (Oliva). Enmig dels dos, les antigues alqueries, aljames i llocs —segons que han estudiat a fons Nadal, La Parra, Alonso, Torró i altres—,⁷ vinculats a l'ús de l'aigua provinent del Serpis i els seus assuts i partidors,⁸ han crescut i s'han independitzat com a municipis. Les séquies i els barrancs eren i són elements fonamentals per a entendre'n l'estructura urbana i les relacions cap amunt i cap avall d'aquesta horta de Gandia que tan bé estudià Fontavella ja fa més de 50 anys.⁹ Així, citem com a identificadors del territori central el barranc de Sotaia —que hem esmentat abans— i el sistema agrari format pels camps de taronja i les séquies del Serpis-Comú de Gandia (fil de la Torre, fil de la Paloma, fil del Poble, fil de Miramar, fil de Palmera) i del Serpis-Comú d'Oliva (séquia de Piles).

El Camí Fondo o Vell de Dénia, travessava el pla i donava connexió a Gandia i Oliva, per Miramar i Piles, i les seues derives d'accés a Daimús, Bellreguard, Palmera, etc. El Pla General de Carreteres¹⁰ i la nova carretera de València a Alacant per la costa (CN-332), a l'interior, i l'eixamplament i pavimentació del Camí Real o vell de Cullera (carretera de Natzaret a Oliva), després d'un llarg procés del 1932 al 1964, donà un nou eix, paral·lel també a la costa, i donà peu a la nova estructura dels assentaments urbans que protagonitza les relacions de tot el segle XX i ens fa parlar del model lineal de l'àrea.

7. Vegeu la bibliografia al final del text.

8. Vegeu Fontavella (pàg. 78), Alonso (pàg. 55) i altres.

9. Vicente Fontavella González (1952): *La Huerta de Gandía*. Zaragoza: Instituto J. S. Elcano del CSIC.

10. Pla General de Carreteres (1860) amb la connexió Silla-Alacant pel litoral, citat per Alonso.

El ferrocarril de via estreta de Gandia a Dénia (1884-1969), continuació de la línia de Carcaixent, donà, durant molts anys, un paper complementari a aquestes relacions, que hui, més grans els pobles i més fortes les relacions, enyorem sincerament. El Port de Gandia i el FFCC a Alcoi (1893) i, per altra part, les carreteres d'Almansa-Port de Gandia i Gandia-Vilallonga (de l'esmentat Pla General) no feren més que enfortir el paper gravitatori dels pobles cap a Gandia.

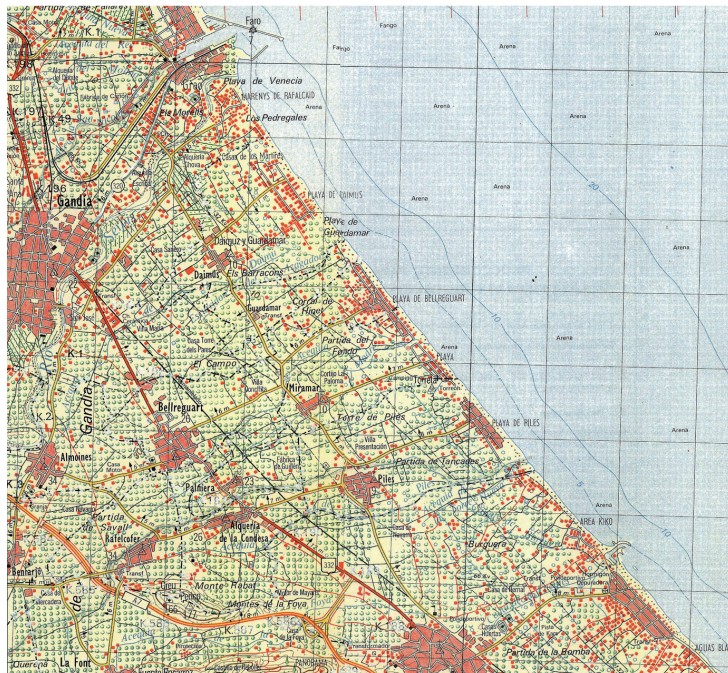
La vinculació de Gandia amb el Real i Benirredrà era i és hui innegable. El mateix que la seua relació directa amb Daimús. I el mateix caldria pensar d'Oliva amb Piles.

Miramar¹¹ era el nucli principal del pla baix, assentat sobre la comentada falla de la costa i vinculat d'antic amb Guardamar i Bellreguard. La CN-332, ja al final del XIX, trastocà la qüestió, i l'eix interior sobrevingut i enfortit amb millores en el XX s'ha imposat al costaner i l'ha transformat a les darreries del segle passat —davant d'un considerable creixement econòmic— en un rosari d'edificacions que protagonitzen hui l'Àrea Central. Només barrancs i sèquies —i l'aigua que ambdós duen— continuen parlant-nos de l'antic ordre i d'una natura doblegada per la urbanització artificial paral·lela a la mar, com ha passat en bona part de la nostra Comunitat.

La creació de nuclis d'estiu i la urbanització de platges vora mar, amb nous «fils» de comunicació (antics camins) perpendiculars a aquestes completa al principi del XXI el paisatge costaner. La forta empenta dels PAI i les propostes d'urbanització,¹² grans i menudes, que nugen pobles amb platges, sumen la taca urbana a la dinàmica urbanística pròpia dels pobles i quasi es continua en cadascun dels dos corredors. L'espai intermedi entre el dos apareix, per ara, lliure de l'explosió urbana ocorreguda els darrers 35 anys.

11. LA PARRA (2003): *Història de Miramar*.

12. Roger Cremades, en *Macroubanisme i agressions...* (2007) recull les principals macroubanitzacions a la Safor entre 1997-2007 (pàg. 54); moltes, afortunadament, no quallades.



L'Àrea Central de la Safor hui. Plànol.

L'autopista, afortunadament passada per l'oest de la Safor a la part baixa del vessant de les serres que ens envolten, deixà lliure el pla, a excepció del nuc de Piles-Oliva, que punxa en un no-res, en el «tou» del territori. Ara, la nova autovia del Morquí desafia l'horta, travessa el pla i arrambla sense mirament l'horta amb les antigues estructures poblacionals i rústiques.

Dinàmica urbanística

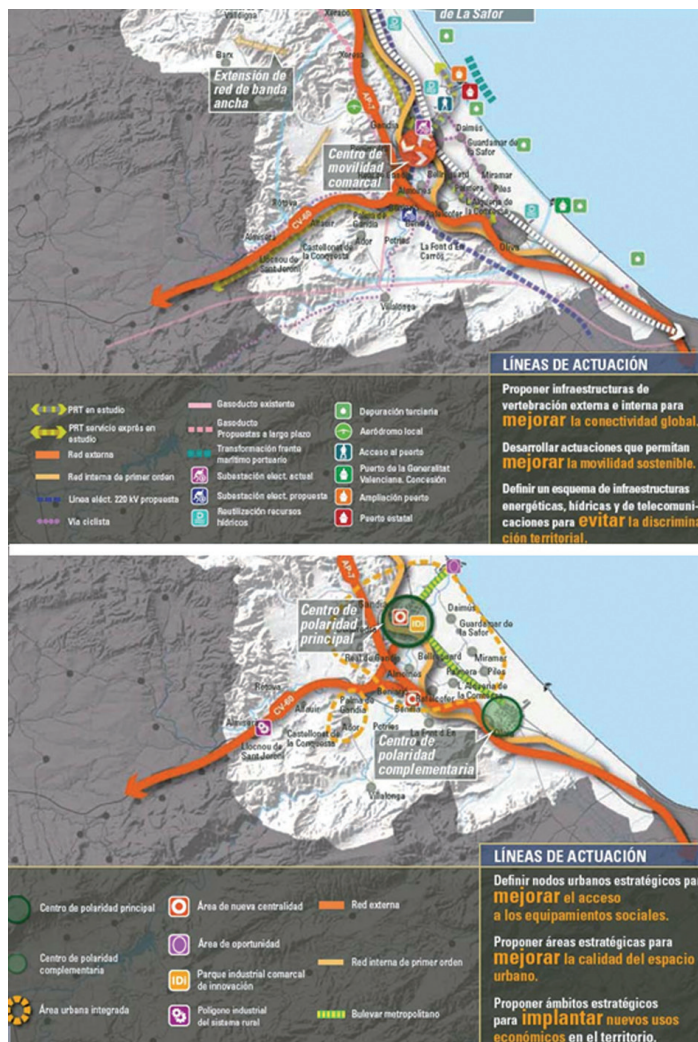
Anem per parts.

Gandia és el plat fort, el lloc on primer es fan visibles els efectes del creixement urbà (30.000 nous habitants en trenta-cinc anys, quasi el 70% de l'Àrea Central) i del desenvolupament econòmic, l'índex de motorització i la necessitat de configurar amb els pobles més immediats un espai més ampli i competitiu¹³, i on no es pot parlar d'ella i el seu pes amb els seus habitants estrictes. És lògic i, a més, no podem ignorar-ho, que encara estem parlant d'una ciutat de 80.000 habitants, no massa gran i a l'altura de Torrent i Elx en la nostra Comunitat, encara que les potencialitats del sistema urbà i territorial (comarques de la Safor, la Marina i la Vall d'Albaida) tripliquen la seua importància. Els intents d'ordenació del trànsit, transport públic, creació de parcs i personalització de barris són experiències útils per a la resta de municipis, però no són suficients per a afrontar la nova conurbació que esdevé inevitable —si no es produeix un col·lapse econòmic— a mitjà termini. El futur ha de ser afrontat conjuntament, almenys, amb el de la resta de l'Àrea Central.

El seu creixement cap al sud apropa la seua taca urbanitzada fins als corredors de Sotaia. De les noves urbanitzacions fetes entre el 1985 i el 2010, la Ciutat del Transport, Plaça Major i Carrefour, La Vital i Sanxo Llop (amb el nou hospital), amb més de 223 ha, s'han localitzat de cara a l'Àrea Central, «descoberta» pels seus promotors com a centre gravitatori de la comarca.

13. Beniopa i Benipeixcar foren absorbides per Gandia el 1965. Benirredrà se'n quedà a les portes.

Cal remarcar que el creixement urbà, els darrers trenta-cinc anys en el terme municipal de Gandia pel que fa a indústria-magatzems, ha estat vora el 31% de l'àrea, molt poc superior al d'Oliva. Oliva —acotem-ho ja— ha tingut un creixement residencial molt superior, atesa la seua aposta pel turisme en extensió. La de Gandia —de primera i segona residència— pareix més dirigida a la densificació, amb menys consum de sòl.



Propostes de l'Estratègia Territorial de la CV 2010-2030 (aprovada 2011).

Pel que fa al descobriment de la platja, Gandia ho fa amb els alcoians lligats al nou ferrocarril, de la mateixa manera que succeí a Oliva vora el 1909,¹⁴ lligats als beneficis de la taronja. Gandia consolidà l'aposta el 1925 mitjançant el projecte d'eixamplament de la platja —tota una fita en el món de l'ordenació turística valenciana— de l'arquitecte alcoià J. Aracil. El boom turístic el podem situar després del 1959, quan es construí l'Hotel Bayrén i, més tard, la Colònia Ducal. Piles s'apunta molt prompte i Oliva (primer pla de la platja, el 1966) s'enlaira amb un model propi, més tardà i extensiu a partir del 1995, en què acumula prop de 270 hectàrees de nova urbanització residencial, com hem dit, més del 50% del total de l'Àrea Central.

Benirredrà i el Real contribueixen a fer palesa la nova realitat, i formen amb Gandia una ciutat contínua i interdependent que ja ningú no posa en dubte. El Real creà 30 hectàrees de sòl industrial, el 15,72% de l'Àrea Central (el creixement més fort darrere de Gandia i Oliva) en els darrers 35 anys pel mig d'aquesta, mentre que tot Benirredrà és pràcticament un nou i tranquil barri residencial. Diguem ràpid que, en la zona estudiada, el sòl industrial és pràcticament de magatzems i indústries lleugeres. És la Gandia àmplia.

Oliva, al sud, ha gaudit del proper nuc de l'autopista,¹⁵ però sembla abstracta, allunyada del seu paper comarcal i específicament del corredor central al qual ens referim, en concret als lligams residencials, industrials i serveis amb Piles i Miramar, del seu entorn històric. Les noves urbanitzacions han tirat cap a l'est i les platges, i sobretot al sud (on destaca Oliva Nova, 1988), amb prop de 270 hectàrees residencials i 57 industrials els darrers 35 anys. Les promocions paralitzades (finca del Plebà, Espai de l'Oci) continuaven la tendència, caracteritzada a més per l'alt consum de sòl. Els seus problemes de trànsit de pas —amb la malaurada desviació de la CN-332 com a referèn-

14. Alonso, Jesús: *Història de la Safor*, pàg. 217.

15. "La N-332 i l'autopista han marcat molt la localització d'aquest creixement", Alonso, J., *op. cit.*

cia—, concentren els desitjos més evidents del cos social, molt centrat a la seua ciutat i a una vida cultural i turística, singular i de gran interès.

No hi ha comunicació fàcil —com a la resta de poblacions de l'Àrea— amb Gandia, només a 8 km, però a més de 45 minuts o 1 hora de distància real de porta a porta, si trobes aparcament o arribes tard a l'autobús de línia. Tan a prop i tan lluny.

El corredor central, que anomenarem Sotaia,¹⁶ agrupa —com hem avançat— dues fileres urbanes: una, la més gran hui, des de Bellreguard i Palmera fins a l'Alqueria, al voltant de la carretera CN-332; i l'altra, més menuda, des de Daimús, Guardamar i Miramar a Piles, al voltant de la carretera de Natzarret a Oliva. Amdues fortament vinculades, encara amb espais naturals intermedis i amb fortes relacions transversals, des de les platges i llocs de treball en magatzems i naus fins a les propietats agràries, sèquies de rec, pous i barrancs (Sotaia i Palmera, en especial) i avingudes d'aigua. Entre les dues fileres discorre l'antic traçat del ferrocarril de Dénia —encara lliure d'urbanitzacions— i esdevingut «via verda» per a vianants i ciclistes.

Està molt arrelada la idea d'unió física-urbana dels pobles amb les seues platges (Gandia, Guardamar, Piles i Oliva) que creen nous sectors residencials intermedis. Els polígons industrials han crescut no solament a Gandia i Oliva (1.200 ha, sempre cap al sud) sinó a Daimús (17,6 ha) i l'Alqueria (17,7 ha), al voltant de les carreteres-corredors i sense plantejaments intermunicipals. Queda la zona cada vegada més, com hem dit, com un rosari urbà d'usos alternatius industrials-residencials que passen a la nostra vista a mesura que es va per qualsevol de les dues carreteres. Encara més, la seua excepcional situació en el centre de l'Àrea fa que s'hi situen les noves ofertes comercials i del sector terciari privades que, ni ací ni a Gandia i Oliva, tenen cap intencionalitat territorial i solament s'aprofiten de l'accessibilitat i el pes poblacional sobre la comarca.

16. Nom del barranc que travessa la zona i que, segons Pastor Zapata (consta el 1381) donà el seu primer nom de l'alqueria de Bellreguard.

Bellreguard i Miramar són els pobles grans dels dos corredors. Bellreguard, atesa la seua proximitat, està molt vinculat a Gandia i la ronda feta a aquesta en la dècada del 1990 no li va fer cap favor. L'aposta de Bellreguard pel sector terciari i els magatzems industrials a l'est —a prop del PC Zentro— és també molt domèstica i, en aquest cas, amb accessos molt defectuosos. El tall del terme entre els dos municipis no ha servit per a forçar cap acord de coordinació. Miramar ha jugat fort des del 1980 a la creació de polígons residencials i industrials. Piles, finalment, ha urbanitzat a la platja més de 40 ha. En conjunt, els dos corredors han urbanitzat el 20% d'oferta residencial i el 40% de la industrial i el sector terciari de l'àrea central.

L'enrevessada configuració de termes municipals, les expectatives més rendibles industrials i comercials, també —per què no dir-ho?— l'estructura de la propietat i fins ara la rendibilitat de les taronges han fet que pels dos corredors no s'haja plantejat cap camp de golf o equipament hostaler extensiu, amb la seua alta demanda de sòl (per dalt de 50 ha), portat als lindars sud (Oliva Nova), l'únic en marxa, i propostes a l'oest (Vilallonga, Palma, Alfauir) i nord (la Valldigna), fora de l'àrea estudiada.

Una ullada a les darreres urbanitzacions residencials, industrials i comercials entre el 1985 i el 2010 fa palesa l'evidència del procés i les seues direccions territorials. Vegeu el Quadre 3. Evidència que es visualitza amb les imatges dels plànols topogràfics dels anys esmentats.

QUADRE 3. Urbanitzacions noves.
Plans parcials 1985-2010 Àrea central de la Safor

Gandia	PG 1999	Perdició	1985	Res	171.000	
		Estrellas de Gandia	1985	Res	53.500	
		Sector 5 Parc Nord	1986	Res	155.271	
		El Asombro	1986	Res	38.200	
		Sector 4 Río St. Nicolau	1987	Res	153.000	
		Sector 1 Playa	1988	Res	75.500	
		Sector 2 Playa	1988	Res	142.700	

		PAI Benipeixcar	1988-2009	Res	41.473	
		Avda Mar-Ctra. Grau	1988	Res	48.743	
		Rafalcaid	1992	Res	96.923	
		Sector Mar 2	1998	Res	191.010	
		Benieto-C. Transport	1999	Alm Ind		287.392
		Sector UIR	2000	Res	17.514	
		Sector Universitat	2001	Res- Dot	94.145	
		Benipeixcar Sector 3	2001	Res	40.218	
		Beniopa-Passeig	2001	Res	162.666	
		Parc Comercial Zentro	2006	Terc	17.000	
		Sanxo Llop	2007	Dot- Terc		304.608
		Les Foies	2007	Res- Terc	72.992	
		Marenys Rafalcaid	2009	Res	67.890	
		suma			1.639.745 31%	592.000 30,58%
El Real de Gandia	NS 1992	Sector Oeste	1985	Ind		108.283
		Sector Norte A	1986	Ind		41.936
		Sector Germanies	1995-1997	Res	50.000	
		Novoperfil	2001	Ind		86.253
		Vernissa	2006	Alm Ind		67.767
		suma			50.000	304.239 15,72%
Benirredrà	NS 1986	--	--	--	--	--
Bellreguard	PG 1999	--	--	--	--	--
Alqueria	PG 2003	Sector 3 (part de PAI)	2007	Ind- Alm		125.043
		Sector 4 (part de PAI)	2007	Ind- Alm		52.385
		suma			--	177.426 9,16%
Palmera	NS 1988	Industrial Oeste	1993	Ind		45.107
		Residencial Norte	1999	Res	50.233	
		suma			50.233	45.107
Daimús	NS 1993	Playa Sur	1993	Res	120.873	
		Pedregals Sud	2000	Ind		102.850
		Rius Norte	2001	Res	78.993	
		Rius Sur A	2002	Res	38.312	

		Rius Sur B	2002	Res	22.372	
		Pedregals Norte	2003	Res	67.990	
		Sector B	2006	Ind		73.832
		suma			328.540 37,3%	176.682 9,18%
Guardamar	PG 2005	Sector baja densidad	2001	Res	37.300	
Miramar	PG 2002	Ampl. Pol Industrial	1999	Ind		74.676
		PP Mejora	2006	Res	177.128	
		suma			177.128	74.676
Piles	NS 2000	Resid. Piles Pueblo	2002	Res	102.365	
		Resid. Oeste-Playa	2003	Res	319.123	
		suma			421.246 7,85%	--
Oliva	PG 1983	Sector 2. Avda de la Mar	1985	Res ext	216.468	
		Aigua Blanca	1986	Res	37.015	
		Sector 5 Aigua Blanca	1986	Res ext	147.931	
		Sector 1 Oliva-Nova	1988	Res	256.100	
		Sector 1 Rabdells 1	1998	Res	185.763	
		Sector 2 Sant Pere	1988	Res	158.000	
		Sector 6 Oliva-Nova	1991	Res	207.000	
		Sector 5 Oliva-Nova	1992	Res	180.900	
		Sector Bomba	1992	Res	52.405	
		Aigua Blanca II	1992	Res	21.673	
		Sector 4 Industrial	1993	Ind		191.682
		Sector 16 Almacenes	1993	Ind		170.992
		Sector 3 Almacenes	1993	Ind		176.600
		Sector 4 Jovades	1994	Ind		26.299
		Aigua Blanca III	1994	Res	14.190	
		Sector 2 Oliva-Nova	1996	Res	815.300	
		Poble Mar I	1997	Res	26.432	
		Sector 15	1999	Res	162.471	
		Sector 19 Playa	2002	Res	127.500	
		Sector 4 Aigua Blanca	2002	Res ext	56.700	
		suma			2.665.848 50%	565.573 29,22%

Font: Col·legi d'Arquitectes. Elaboració pròpia.

La majoria dels projectes i propostes privades impulsades al final del 1990 i el principi del 2000 han decaïgut¹⁷ o almenys estan paralitzats. Alguns, molt importants en termes comarcals.

Les comunicacions entre pobles són molt dolentes i hui és el principal entrebanc per al futur econòmic de la zona i, amb ella, de la comarca. No ha evolucionat en els darrers anys, o, s'ha incrementat. En cotxe i solament amb cotxe es pot anar entre cues i taps de trànsit —són proverbials els de Bellreguard i Oliva— o per embolicats camins rurals, entre uns i altres, entre casa i treball, casa i cinema, per la visita al metge, a l'hospital o a la universitat.

El futur

La crisi, com hem dit, ens dóna un moment adient per a reflexionar i plantejar conjuntament el paper i les característiques que volem per a l'Àrea Central de la Safor. Sense les pressions i sense l'ampli ventall d'actuacions com les reflectides en el Quadre 3. Hauríem de tractar d'eixir de l'òptica particular de cada poble i formar una mínima estratègia pública comuna. No parlem ara de fer un Pla Estratègic ni molt menys un Pla d'Ordenació urbana o territorial.¹⁸ Tant de bo tinguérem mitjans i suport social per a abordar-los.

Si hi haguera un lloc de trobada o fòrum de la societat civil interessat seria més fàcil. La gestió del territori, sense institucions implicades, s'ha convertit en la principal assignatura pendent dels nostres municipis,¹⁹ tot i que la

17. D'ells parlàrem el 2008 —abans de la crisi econòmica actual— en la revista *Saforguia*, *op. cit.*

18. *L'Estratègia Territorial de la CV 2010-2030*, en tràmit, planteja com hem dit, un futur molt genèric, a escala regional (no comarcal) però molt interessant, ja que és el primer estudi de planejament del territori valencià en vies d'aprovació. No conté, per ara, vinculació econòmica amb els Pressupostos de l'Administració. Algunes de les seues propostes es comenten en aquest text.

19. «*Mientras la comarca no sea dotada de una base institucional que le permita desarrollar su potencialidad, la ordenación del territorio no podrá ir mucho más allá de un intento de racionalizar las acciones que los distintos organismos realicen sobre la comarca*» (*Document Comarcal ...*, pág. 188).

planificació prèvia tampoc és que siga una experiència per a tirar coets. I al cas de la Safor ens remetem.

El *Documento Comarcal de La Safor, 1983*²⁰ ens donà un pla d'ordenació en forma d'Avanç de Pla General dels 31 municipis molt matiner. Va servir per a conduir l'autopista cap l'oest, però no per a dotar la Mancomunitat amb competències d'ordenació territorial, i el mateix passà amb la gestió dels nuclis d'enllaç (es va perdre el del Real i es va col·locar el de Pego-Oliva al «tou» o buit urbà entre Oliva-l'Alqueria) i, sobretot, amb la incapacitat de gestionar la construcció en paral·lel de la Ronda-Autovia CN-332 (amb una menor afectació d'expropiacions), o, com es proposà més tard, la demanda d'una Autopista A-7 gratuïta que prestara les dues funcions.

La meua participació directa em permet portar ací i de primera mà el resum d'algunes propostes directament vinculades al tema que tractem en aquest text.

L'objectiu prioritari del Pla era «*la coordinación de las actuaciones previstas en el marco municipal desde una perspectiva más amplia, que tenga en cuenta, en primer lugar, su importancia de cara a la racionalización del crecimiento de la comarca y, en segundo lugar, al papel que desempeña la comarca en el conjunto valenciano. La racionalización conlleva a a) repartir el crecimiento demográfico lo más equilibradamente posible sobre la línea costera y b) coadyuvar a la fijación de población en los municipios del interior*». Per això —diem— s'haurien de reduir les diferències d'equipaments entre Gandia i els quatre nuclis comarcals de la línia costanera (Tavernes, Xeraco-Xeresa, Corredor de Sotaia i Oliva), i, ahora, reduir les diferències d'equipaments i d'accessibilitat entre la línia cos-

20. El 1974, tots els ajuntaments de la Safor sol·licitaren a la Diputació un Pla Comarcal (que fou PG municipal), i que, com a serveis que calia prestar contenia la Mancomunitat, fums, escorxador, incendis i neteja viària. Es formà una "Comisión comarcal para la dirección y gestión del planeamiento de La Safor" (1977) i el 1977 es publicà l'*Informe d'Eixida*, que va dur al Pla d'Ordenació de la Safor (1979) com a avançament del Pla General de Municipis i *Documento de Consulta*. Amb el plantejament general del programa comarcal i el contingut complet es va publicar el 2004 com a *Documento comarcal de La Safor, 1983. Una aproximación al planeamiento subregional*. La Mancomunitat s'havia ja constituït, primer com a comissió de treball (1975) i després formalment el 1982.

tanera i la resta de la comarca. Millorant alhora les connexions transversals amb Alzira, Almansa i Alcoi.

L'aposta estratègica de política territorial, el paper més propi dels plans urbanístics, era la consolidació d'un model lineal, que no vol dir continu, format per l'àrea urbana de Gandia (el 1983 més polaritzada a la ciutat central), Oliva i Tavernes, amb els nuclis intermedis de Xeraco-Xeresa i de Bellreguard-l'Alqueria-Palmera com a equilibradors de l'ocupació del territori principal. Tot dotant Vilallonga i Ròtova-Alfahuir d'un paper de nuc-frontissa dels pobles de l'interior.

En aquell model, es preveia ja un doble cordó comarcal, un situat a uns 4 km de la costa, amb les principals poblacions i activitats (el que ací hem anomenat corredor de Sotaia), i un altre de litoral, amb els nuclis de temporada i platja, que tots dos estarien servits pel cordó de mobilitat oest (Autopista A7 i Ronda-Autovia paral·lela CN-332), fet que deixaria l'antiga carretera com a viari interurbà, amb desviació del seu trànsit de pas i un ferrocarril interurbà, que ara —pel que direm— té ací un interès encara major. Era imprescindible en la proposta que la zona intermèdia entre cordons i entre els quatre nuclis costaners romanguera lliure i permetera accessos fàcils als centres de serveis i als espais lliures comarcals, a fi d'evitar la tendència espontània de centralització.

Què podem dir hui, a més de trenta anys vista? Que mantenim la proposta, el model territorial —ara més complex a l'Àrea Central— i els cordons de mobilitat, tot i que s'haja de completar i actualitzar. També que rectificarem en allò que es parlava de circumval·lacions i connexions amb l'Alcoià, que la nova realitat desaconsella. El transport i l'accessibilitat, en conjunt, són ara més que mai, una assignatura clau per al nostre futur.

Ací, al nivell i àmbit en què aquest article se situa, apuntem almenys la necessitat de definir estratègies d'implantació dels grans complexos residencials, turístics, industrials, de golf i d'oci a l'Àrea Central, que, amb la racionalització del model lineal, atenguen a mesures de protecció mediambiental i de sostenibilitat, que ens protegisquen de simples campanyes publicitàries

interessades. Banyuls fa 25 anys²¹ alertava del perill de transformació del corredor central en un continu urbà i demanava mesures d'ordenació d'usos de sòl; i Cremades²² ha reivindicat recentment a la Safor els desavantatges de la ciutat difusa. Debat que es dona amb caràcter general en instàncies acadèmiques i professionals. Pense, però, que una definició del futur d'aquest espai físic concret abordaria a la fi les formes i els espais de creixement i enfortiria el seu futur.

L'àrea d'integració urbana de Gandia té en l'Estratègia Territorial Valenciana un paper equilibrador del desenvolupament valencià i, com a polaritat principal del sistema de ciutats,²³ és un lloc de localització d'equipaments de referència que cal promocionar des de la Generalitat, des de Centres de Formació Superior i d'Escoles de Formació Professional Ocupacional, a Parcs i Espais esportius especialitzats, Hospitals, Ecoparcs, etc. Equipaments comuns que pensem que haurien d'incloure l'aposta per noves tecnologies netes, la investigació agrària i alimentària, la gestió de serveis comuns, del medi natural, del paisatge i del territori (Mancomunitat), fires i esports, organitzats en xarxa, ben comunicats i complementaris.

Per altra part, el turisme s'ha imposat a l'ACS amb força i quasi com una alternativa econòmica més fiable que la dels cítrics. El tipus de turista i les formes d'ocupació de sòl no sembla fàcil canviar-les, però sí, com hem dit,

21. J. Banyuls demanava «per tal d'evitar tot açò cal prendre mesures dràstiques en ordenar els usos del sòl. Així, limitar les construccions tant espacialment com en altura, preservar espais verds, que no vol dir únicament jardins, sinó articular la construcció i el sòl agrícola, és a dir, seguir en la mesura dels possibles una política que ens mene a resultats d'equilibri equiparables al randstad holandès» (*op. cit.*).

22. Roger Cremades incideix en els problemes econòmics, de consum exagerat de recursos —principalment de sòl—, augment dels desplaçaments amb motorització del paisatge i aïllament social. *Op. cit.* El llibre de Josep Oliva i Casas *La confusió de l'urbanisme: ciutat pública versus ciutat domèstica* (2001, en castellà 2005) n'és un referent.

23. Segons la ETCV, l'AIU Gandia és un «centro de polaridad principal» de la CV i ha de disposar d'una sèrie d'equipaments supramunicipals de referència. Les seues propostes d'equipament, molt centralitzades, no entren —potser per la seua escala de treball— a posar-los a servir el model lineal que estem identificant.

racionalitzar-les. *L'Avanç de Pla Litoral de la Generalitat*²⁴ considera Gandia un dels set nuclis valencians de concentració turística i, alhora, propugna reconvertir les segones en primeres residències. Aquestes propostes cal discutir-les amb tranquil·litat.

La integració social, per últim, és un objectiu de progressiva rellevància, en aquest món intermunicipal, intercultural i globalitzat, que obri uns nous ventalls a l'acció territorial amb propostes d'integració i diversitat d'habitacles pertot arreu. És un temps de multifuncions i de comunicació multidireccional, en què es fuig dels barris dormitori i pobles tancats (barris-gueto de marginats, *gated cities* americanes d'urbanitzacions d'elit...) o inaccessibles.

Les comunicacions i el transport públic, el repte

De tot allò que diem, concloem que la major urgència per a afrontar el futur de l'Àrea Central, garantir-ne el progrés econòmic en una estructura competitiva regional i millorar, o almenys no perdre, la seua qualitat de vida, se centra en els transports i la mobilitat per un costat i els espais naturals per un altre. Enquadrats dins del model espacial de caràcter lineal que hem vist formar-se amb les dades oferides, són, en resum, dos grans reptes.

L'accessibilitat és un imperatiu funcional i per ella apostem com a primera acció estratègica. Ens centrem en allò que poden resoldre els nostres municipis i no entrarem ara en la xarxa viària externa, ni reclamarem la ronda comarcal oest (la CN desviada) i una nova distribuïdora est (desviament complet de la Natzaret-Oliva) que cal no confondre amb les redones i desviaments actuals cada vegada més nombrosos. I no ho fem, com dic, perquè els destinataris siguen uns altres.

24. *Avanç del Pla del Litoral de la Comunitat Valenciana*, elaborat per la consultora INYPSA per a la Direcció General de Planificació i Ordenació del Territori de la Conselleria, 2005. Exposat al públic a l'agost de 2005. Encara sense aprovar.

El desviament de la C-332 al costat de l'autopista A7, com la distribuïdora est en un traçat alternatiu de la de Natzaret-Oliva a la mateixa vora oest dels pobles costaners,²⁵ deixarà l'antiga carretera al cor dels pobles en les dues fileres del corredor, com un lloc d'oportunitat per a articular els nous centres urbans, com espais urbans i punts de localització adients de transports molls (bicicletes, autobusos, taxis, vianants) i punts de connexió amb la xarxa verda i els fils transversals a les rondes i els distribuïdors. Projectes urbans interessants que poden conviure amb un tràfic domesticat i que tenen àmplies referències —i èxits— en el recent urbanisme europeu.

Dit açò, pense que és fonamental tenir un nou sistema de transport públic exclusiu a l'àrea central, que cada vegada es transforma en clau per al seu futur i els dos objectius esmentats. Ja ho he manifestat en altres llocs: un nou vell eix de comunicacions, al costat del ferrocarril València-Dénia-Alacant en projecte, situat a l'àrea de l'antic ferrocarril de via estreta, hui «via verda», i que podria prendre la forma d'un tramvia Gandia-Oliva de doble via. Diguem, que, mentre no obtinga financiació, pot reservar-se'n el sòl i ser utilitzat com a plataforma exclusiva per autobusos interurbans ràpids. Una reserva d'un ample mínim de 16 m²⁶ (en cada poble amb amplàries agregades segons la necessitat) i un servei continu com a màxim cada 20 minuts, farien desitjable deixar el cotxe i agafar-lo, continuar vivint al poble i anar al treball, a comprar o a divertir-se en menys de 20 minuts més, bé en direcció a Gandia o a Oliva.

Un transport interurbà de l'àrea central de la Safor que tinguera parades en tots els nuclis urbans del corredor i en els equipaments supramunicipals

-
25. La Conselleria d'Infraestructures l'està estudiant amb el nom de «Bulevar de la Safor» o «Bulevar metropolitano» (nom que es reflecteix en l'*Estratègia Territorial, op. cit.*). Caldria incorporar-la al que hem dit i fer-la per l'oest del corredor-filera costanera i assumir una funció distribuïdora interna. L'*Estratègia Territorial, op. cit.* en una visió més general del tema ja ens parla de fer "la xarxa interna de primer orde" per l'oest i transformar les actuals carreteres en vies calmades i per a ciclistes.
26. La secció mínima de doble via dona 7,50 m, d'ús per al tramvia. La protecció de 8 m des del seu eix ens porta als 16 m, cosa que permet la localització de la parada, però no d'aparcaments i serveis.

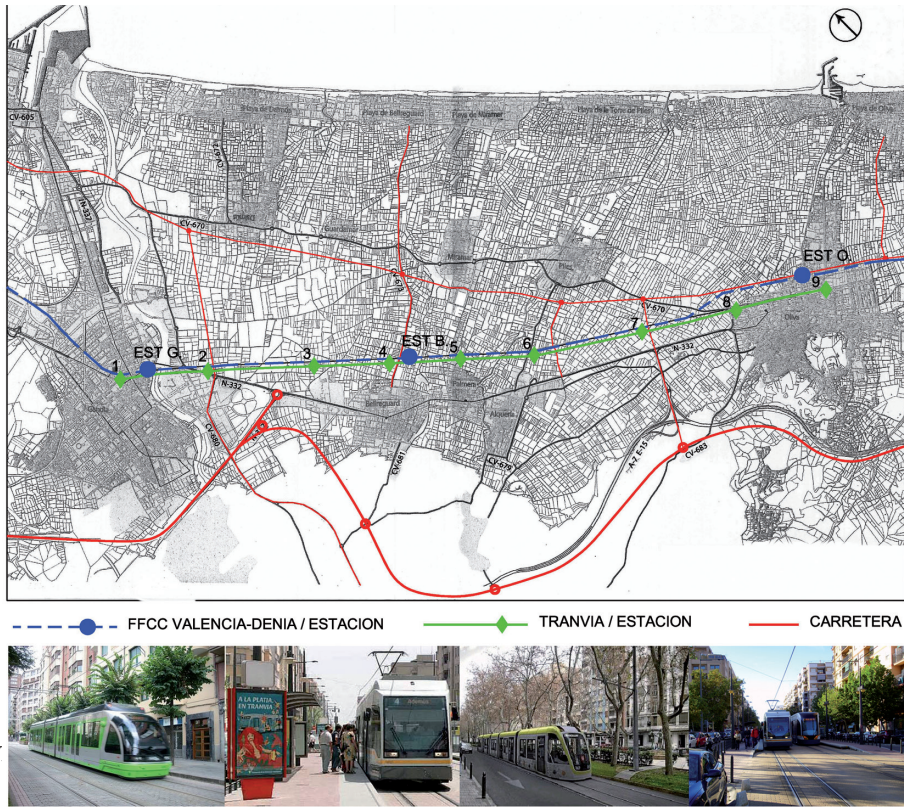
més interessants, com l'Hospital i els centres comercials de la Vital i l'Alqueria, el nuc de l'autopista i les estacions del futur ferrocarril a Dénia-Alacant (que en seran 3 com a màxim). Parades dotades sempre d'aparcaments d'intercanvi des del cotxe privat, des dels carril-bici, voreres de vianants i autobusos de transport públic i connexions amb línies transversals cap a les platges i l'interior de la comarca.

Si els estudis territorials parlen de la necessitat d'un ferrocarril litoral que enllace Gandia i Dénia, amb funcions d'accessibilitat general,²⁷ la nostra proposta es fa en termes estrictament comarcals i amb objectius d'ordenació i servei de l'Àrea Central, i en cridem la urgència abans de la previsible "saturació" urbana i ofegament de trànsit. Amb una població servida de més de 130.000 persones a l'hivern i el doble a l'estiu.

En el gràfic adjunt es veu l'esquema de localització i els punts que, molt per damunt, hui considerariem 10 parades possibles: Gandia-centre, Gandia-Vital, Hospital-Daimús, Bellreguard-nord, Bellreguard-centre, Palmera-Miramar, Alqueria-Parc Comercial-Piles, Autopista-platges sud, Oliva-nord i Oliva-centre, que estan separades amb distàncies de 500 m o més, sense arribar per ara als 350 de la nova Línia 2 de València capital. La seua implantació duria a millorar o establir els fils de connexió amb els dos corredors, els seus cordons de mobilitat i la xarxa externa, i es començaria per fer l'urgent enllaç del de l'autopista a la Natzaret-Oliva amb la parada 8 assenyalada (connexió amb el corredor costaner i les seues platges), que sembla un oblit actual injustificable.

Només amb l'acord dels cinc municipis afectats i la voluntària reserva d'espai, l'assumpte podria abordar-se.

27. Ho arreplega amb el nom de «Tren de costa», l'Estratègia Territorial 2010-2030, *op. cit.* L'avançament de Pla del Litoral, també esmentat, dóna suport al ferrocarril costaner valencià: «*las administraciones públicas impulsarán la utilización de este medio de transporte (ferrocarril del litoral) para el desplazamiento de viajeros, como alternativa al uso del vehículo privado se procederá a la duplicación de vía entre Cullera i Xeraco y a su extensión entre Gandia y Oliva*».



Els espais naturals, espais oberts de la nova ciutat

Xarxa verda i fils d'aigua són els millors senyals d'identitat de la zona. Al temps, la riquesa agrària, amb els conreus actuals o uns altres, no s'hauria de desaproveïtar. Però, encara més, la nova societat de serveis, les noves conurbacions, els pobles amb futur tenen en la qualitat de vida que els dóna el contacte amb la naturalesa, un actiu cada vegada més valorat i que, en compte de ser un entorpiment del creixement, esdevé un valor apreciat i buscat per a situar habitatges i empreses. Si es resol la seua accessibilitat²⁸ i es garanteixen

28. La sensibilitat per a situar i dissenyar els cordons de mobilitat és molt important. El mateix *Pla Litoral* del 2005 diu, per exemple, «*Quando se proyecte la construcción de una nueva línea ferroviaria o*

els transports públics i equipaments, no hi haurà cap problema a seguir mantenint unes i altres a l'àrea sense que importe massa el municipi on es localitzen. Els espais naturals,²⁹ els espais oberts i, en fi, el contacte amb la naturalesa poden ser les noves senyes d'identitat dels nostres pobles.

La salvaguarda d'espais inundables que estableix el PATRICOVA,³⁰ especialment els barrancs de Sotaia i Montanella, coincideixen amb les possibilitats de mantindre les voreres i els camins laterals com espais oberts dins dels corredors. Les seues connexions amb els espais lliures costaners i platges, i, sense oblidar la marjal Pego-Oliva, serien objectius inherents a aquest segon repte, cosa que permetria conviure i gaudir de l'extraordinari «matalàs verd» de la zona baixa del sud de la Safor.

Si som concrets, pense que la soldadura longitudinal de cadascuna de les dues fileres del corredor Sotaia, pel que fa a l'aspecte funcional, és inevitable. En canvi, caldrà decidir sobre l'aspecte territorial i en concret sobre els espais no ocupats, en raó tant de la salvaguarda del paisatge i de les senyes d'identitat històriques com des dels avantatges competitius de cadascun d'ells en el conjunt de l'àrea. El repartiment de beneficis i càrregues de la urbanització és imprescindible i tancar els ulls sobre aquesta justa exigència és negar la realitat, com l'experiència de les platges ensenya.³¹ La figura de transferències d'aprofitament, la bossa de sòl, els horts de lloguer, la gestió dels espais buits,

la mejora de una existente que discurra por el entorno de las zonas urbanizadas, se procurará evitar en lo posible la creación de efecto barrera, así como la integración ambiental y paisajística de las actuaciones».

29. *L'Avanç del Pla del Litoral* parla de la creació d'una xarxa d'espais naturals costaners (cap. III) i, en concret, «una Vía Litoral Valenciana, tipo corredor conectando los espacios naturales y con sendas transversales al mar» (pàg. 15). Ho arreplega ara *l'Estrategia...* amb el mateix nom de Vial Litoral.
30. *Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Valenciana*, —PATRICOVA—, elaborat per la Consultora EYSER per a la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, i aprovat el 2003.
31. El 1974, la Diputació presentà als municipis de Daimús, Guardamar, Bellreguard i Piles, el *Pla Director de les Platges Sud de la Safor*, elaborat pel Departament d'Urbanisme que l'autor dirigia. Contenia la proposta d'uns parcs de separació entre municipis de 200 m i una ronda posterior col·lectora del trànsit que la treia de primera línia. Alguns pobles al·legaren ràpidament en contra i uns altres arreplegaren algunes de les propostes, que encara hui és possible advertir a les platges. Ho descriu molt bé J. Alonso en *Miramar. Història pròxima* (2007), pàg. 249.



Tramvia i matalàs verd.

semblen possibles entre els cordons de mobilitat que necessitem i dels que parlarem.

Un altre tema seria la soldadura transversal, que afecta un espai rural extraordinari, hui afortunadament lliure, i en el futur sostenible d'una terra insubstituïble. La localització dels nous cordons de mobilitat longitudinal, ben dissenyats, pot ajudar com a barrera a fixar aquest perill (així s'ha fet amb la Pista de Silla i l'Albufera), que cal completar amb les proteccions adients.

En relació amb aquesta proposta, ens interessa apuntar que la gran taca de la Zona Industrial i Terciària de l'Alqueria, més de 26 ha, hui en execució dos dels seus sectors amb 17,7 ha, es presenta ben localitzada, però s'hauria de rectificar espacialment, per desbordar la línia de l'antic ferrocarril de Dénia i endinsar-se en la zona que creiem protegida entre les dues fileres del corredor i sense deixar espai per a la línia del tramvia comarcal, la parada i la

seua zona d'aparcament. També mereix comentar-se que l'Espai d'Oci d'Oli-
va, que amb El Plebà cobreixen vora 40 ha, adjudicat i paralitzat amb la crisi,
mira en direcció contrària a l'àrea central i renuncia al paper d'Oli-
va en la seua configuració.

En resum: la paralització de propostes de PAI, darrere l'al·luvió dels dar-
rers 35 anys que s'han centrat per ara al sud de Gandia i que, quan canvie
el signe econòmic pot tornar a incrementar la urbanització de l'àrea, permet
actuar encara en l'estratègia d'ordenació del territori que plantejem.

La taca urbana cobriria, si no, tot el corredor en 35 anys més.

Bibliografia

- AADD (2000): *Campanes fi de segle: La Safor, inici del III mil·lenni*, Manco-
munitat de Municipis de la Safor i CEIC Alfons el Vell.
- ALONSO, Jesús E. (1998): *Història de la Safor*. Simat: Ed. La Xara.
- BANYULS, Jeroni (1986): *Desenvolupament i urbanisme a Gandia*. Gandia:
CEIC Alfons el Vell.
- BERENGUER, R.; ALCOCER, A. i NOVELL, N. (2004): *La Safor en xifres*. Gan-
dia: CEIC Alfons el Vell.
- BLAY NAVARRO, Juan (1960): *Documentos y datos para la historia de Oliva*.
Valencia.
- CAMARENA MAHIQUES, Josep (1965): *Historia del Distrito de Gandía*. Gan-
dia: Fomento de Agricultura, Industria y Comercio.
- CAVANILLES, A. J. (Madrid 1795-97, Zaragoza 1958 2a ed.): *Observaciones
sobre la Historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno
de Valencia*.
- COSTA, Frederic; JORDÀ, Rafa i SOLER, Abel (2005): *L'Alqueria de la Com-
tessa: geografia, història, patrimoni*. Ajuntament de l'Alqueria de la Com-
tessa.
- CREMADES, Roger (2007): *Macroubanisme i agressions al paisatge mediterrà-
ni. El medi ambient i la societat valenciana*. Oliva: Ed. Riu Blau.

- Diputació de València (1979): *Plan General de Ordenación de La Safor. Documento de Consulta*. Peñín, Alberto (dir.), Diputació de València.
- Diputació de València (1984): *Documento Comarcal de La Safor 1983. Una aproximación al planeamiento subregional*. Peñín, Alberto (dir.), Diputació de València.
- EGEA, Joaquim, *La Safor: un assaig d'anàlisi urbana*, CEIC Alfons el Vell, Gandia (1986).
- FONTAVELLA GONZÁLEZ, Vicente (1952): *La Huerta de Gandía*. Saragossa: Instituto J. S. Elcano del CSIC.
- GARCIA OLIVER, Ferran (1983): "De la conquesta als Borja", dins del *Llibre de la Safor*. Gandia: Ed. N. Novell.
- Generalitat Valenciana (2003): *Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Valenciana-PATRICOVA*. EY-SER i altres, D. G. D'Urbanisme i O. T., Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport.
- Generalitat Valenciana (2005): *Avance de Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunitat Valenciana-PLAN DEL LITORAL*. INYPSA, D. G. de Planificació, Conselleria de Territori i Habitatge.
- Generalitat Valenciana (2009): *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Metas+ Propuestas*, Conselleria de Medi Ambient, València.
- Generalitat Valenciana (1995): *Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la C. V.* València: Conselleria d'Obres Públiques.
- LA PARRA, Santiago (1992): *Los Borja y los Moriscos. Repobladores y terratenientes de la huerta de Gandía, tras la expulsión de 1609*. València: Ed. Alfons el Magnànim.
- (2003): *Història de Miramar*. Ajuntament de Miramar.
- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio (1978): «El veraneo tradicional en las costas valencianas. Barraques i casetes de mar en la Huerta de Gandía», *Revista Cuadernos de Geografía*, núm. 22.
- MADOZ, Pascual (1982, reed. de l'obra original del 1845-50 en la part valenciana): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Alicante, Castellón y Valencia*. València: Institut Alfons el Magnànim.

- MANSANET, Carles; NEBOT Josep R. i VILLAPLANA, Jesús (2002): *Proposta d'un sistema d'espais naturals protegits a les comarques centrals valencianes*. València: XIEC.
- MASCARELL I GOSP, Josep (1978): *La Vall de la Safor*. València.
- MORANT DEUSA, Isabel (1981): *Economía y sociedad en un señorío del País Valenciano. El ducado de Gandía (siglos XVIII y XIX)*. Gandia: CEIC Alfons el Vell.
- MORANT DEUSA, Isabel (1984): *El declive del señorío. Los dominios del ducado de Gandía 1705-1837*. València.
- MUT, Fernando (1981): "Un siglo de historia urbana: de la ciudad baluarte a la ciudad hormigón", en J. M. Borja i I. Mora (1981): *Gandia 1881-1980*. Gandia.
- NOVELL, Néstor; MUÑOZ FEMENIA, Joaquim i altres (1983): *El Llibre de la Safor*. Gandia.
- PASTOR ZAPATA, J. L. (1992): *Gandia en la baixa edat mitjana: La vila i el senyoriu dels Borja*. Gandia: CEIC Alfons el Vell.
- PELLICER, Joan (1994): *Bellreguard, verd esguard*. Ajuntament de Bellreguard.
- PEÑÍN, Alberto (1982): *La ordenación del territorio en la Comunidad Valenciana: la planificación urbanística*. València: IEAL.
- PEÑÍN, Alberto (2007): "Que 20 años no son nada". En «La Safor, una mirada particular», revista *Saforguía*, núm. especial 20 aniversari. Gandia, pàg. 88 i ss.
- PEÑÍN, Alberto i altres (1984): *Documento Comarcal de La Safor 1983. Una aproximación al planeamiento subregional*. València: Diputació de València.
- PEÑÍN, Alberto (19-26 març i 2-16 abril 1966): "Gandia, pasado y presente", *Ciudad*.
- PONS MONCHO, Francisco (1981): *Aspectos económico-sociales del condado de Oliva (1500-1750)*. València.
- PONS, A. i SERNA, J. (1993): *Els ferrocarrils a la Safor: vies i mercat al segle XIX*. Ajuntament de Gandia. Col·lecció «l'Arxiu», núm. 3.

- PREVASA (1982): *Estudios básicos para la ordenación del territorio de la Comunidad Valenciana*. Vol II. «El sistema de ciudades». E. Sanz Cañada i altres, Vol. VIII. A. Peñín i altres. València: Caja de Ahorros de Valencia.
- PREVASA (1982): *Situación actual y perspectivas de las comarcas valencianas*. Vol. XVIII. «La Safor». V. Ahuir i altres. València: Caja de Ahorros de Valencia.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. i Banyuls, J. (1986): *Esbós geogràfic de la Safor*. Gandia: CEIC Alfons el Vell.
- ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç (1985): *55 ciudades valencianas*. València: Universitat de València.
- SALOM CARRASCO, J. (1985): *Jerarquía urbana y áreas de atracción en la provincia de Valencia*. València: Alfons el Magnànim.
- SARTHOU CARRERES, C., et al. (1913-1920): *Geografía General del Reino de Valencia*. Barcelona.
- SOCÍAS CAMACHO, Joana M. (2001): *La ordenación de las zonas turísticas litorales*. Madrid: Instituto Pascual Madoz. BOE. Universidad Carlos III.
- SOLER, Abel i TORRES, Joan Antoni (2006): *Història del poble de Bellreguard*. Bellreguard: Ajuntament de Bellreguard.
- TORRÓ, Josep (2009): “Formas de doblamiento y urbanismo. Cómo se organizaron los lugares de habitación de los musulmanes del Reino de Valencia. Siglos XIII-XVI”. En AADD: *Entre tierra y fe. Los musulmanes en el reino cristiano de Valencia (1238-1609)*. València: catàleg de l'exposició, Universitat de València.