

REALITAT O FICCIÓ D'UN ÀMBIT TERRITORIAL A CONSTRUIR

José Luis Miralles i Garcia

Dr. Enginyer de Camins

Vicent Jesús Altur Grau

Geògraf

Al revisar el que s'ha escrit sobre les Comarques Centrals Valencianes (CCV) hi trobem una abundant documentació sobre el que representen, són i poden ésser en el context del País Valencià i la futura Unió Europea. Reflexionant sobre el que tenia que aportar aquest article, *l'Ordenació del Territori en l'àmbit de les CCV*, no encertavem a comprendre quines son les intencions finals de promoure aquesta idea. "¿Es tracta de promoure actuacions conjuntes entre les comarques implicades o s'espera crear en un futur una nova demarcació administrativa amb competències pròpies, separada dels actuals centres València i Alacant?"

En la situació actual tal vegada aquest *detall* no aplegue a ser significatiu i sols alguns s'ho plantegen; no gensmenys en la disciplina a la que els autors ens dediquem si que és important. L'articulació territorial, la xarxa de vertebració, la planificació sectorial (educativa, sanitària, cultural, oci-recreativa, comercial, assistencial, etc...), l'organització administrativa, els centres d'articulació, i tantes altres matèries tenen un nivell d'implicació alt en la configuració futura de *Diània*, en l'èsser o no ésser del projecte.

Sols ens ocuparem de tres aspectes que considerem d'interès, i que poden servir per ampliar el debat de les CCV, l'articulació territorial, l'organització administrativa i la xarxa de carreteres i el transport.

De l'articulació territorial

Els aspectes més importants que podem destacar a les CCV els extraurem del Mòdel de Vertebració Territorial per a la Comunitat Valenciana proposat per la Generalitat Valenciana:

En el sistema urbà aquest mòdel contempla sis nivells d'articulació territorial, de major a menor importància: Capital Regional, Capital Subregional, Capital Provincial, Demarcació Territorial, Districte Territorial i Àrea Funcional.

Destaca l'inexistència a les CCV de centres d'articulació territorial de les tres categories superiors. La presència de dos Centres de Demarcació Territorial Alcoi-Cocentaina i Gandia. Per baix d'aquest nivell com a centres de Districte Territorial estan Dènia, Ontinyent i Xàtiva. Finalment com a centres d'Àrea Funcional, nivell inferior d'articulació, estan tots els anteriors.

En quan al sistema rural el mòdel proposa la creació de nuclis de recolçament, classificats en tres tipus, de major a menor importància: Tipus 1, 2 i 3. Com a nuclis de recolçament del Tipus 2 hi estan Benissa, Muro i Pego, i del Tipus 3, Benilloba i Orba. En altres aspectes es proposa la creació de centres de reactivació del medi rural per a la Conservació i Potenciació del Patrimoni Cultural on trobem a Llutxent. Com a nuclis d'accés al Sistema d'Espais Naturals es proposa a Alcoi-Cocentaina, Barx, Bocairent, Benasau, Calp, Castell de Castells, Castelló de Rugat, El Poble Nou de Benitatxell, La Vall d'Alcalà, Moixent, Pego, L'Orxa i Xabia.

En quan als Espais Naturals d'interès a més dels ja protegits: Marjal d'Oliva-Pego, El Montgó i el Cap de Sant Antoni i El Carrascal de la Font Roja; el model proposa els de La Serra de Corbera, Mondúver-Marxuquera-Carst de Barx, Marjal de Xeresa-Xeraco, Serra Grossa, Serra de la Safor-Racó del Duc, Serra del Benicadell, Valls d'Ebo-Laguar i Alcalà, Les Morres (Del Cap de Sant Martí a la punta de Moraira) i la Serra Mariola.

Destacar finalment la proposta d'estudi de la línia de ferrocarril entre Gandia i Dènia.

De l'organització administrativa.

Molt s'ha parlat de dotar les Comarques Centrals d'una organització per tal de fer eficaç les estratègies i polítiques de desenvolupament. Però molt discutible és també el tema per què qualsevol nova administració suposa una nova despesa pública: està justificada?, qui té que finançar aquesta nova despesa?.

Realment tot depén de l'objectiu que es pretenga. Si bé és cert que històricament va existir en algún moment la província de Xàtiva amb diverses variacions, no és menys cert que la creació actual d'una nova província hauria d'estar molt ben justificada i difícil resultaria aquesta justificació en el nostre cas davant una província encara sense nom i sense capital (polinuclear). Més encara, posats a canviar els límits provincials, des d'un punt de vista d'identificació nacional més positiu seria eliminar totes les províncies com en alguna ocasió s'ha parlat.

Quin és l'objectiu?. És l'objectiu coordinar esforços entre una població amb una certa consciència d'identitat regional i cultural, i amb uns certs interessos comuns per la seua localització geogràfica extrema respecte dels centres de decisió més importants, València i Alacant, en una zona orogràficament complexa i colateral dels grans corredors de trànsit i de desenvolupament econòmic, particularment del corredor València-Alacant per la Font de la Figuera. En aquest cas, l'opció més real és la realització i execució d'un Pla Estratègic de Desenvolupament d'aquestes comarques.

Ja existeix de fet alguna iniciativa al respecte amb la "Xarxa de ciutats mitjanes de les Comarques Centrals" i el seu projecte europeu de realització d'un Pla d'Acció Territorial Integrat de la zona. Però els Plans Estratègics van més enllà. Eixe PAT de les CCV, si efectivament es du a terme, estarà integrat per accions bàsicament estratègiques

siguen infraestructures, equipaments, patrimoni o qualsevol altra. Però només inclourà accions amb caràcter territorial i el desenvolupament exigeix també d'altres tipus d'accions que van des de la capacitat, financiació, promoció d'empreses, financiació i infraestructura tècnica i humana (a més a més de la territorial) per a la promoció de parcs tecnològics d'avantguarda i incubadora d'empreses, etc, etc.

Això necessita de la voluntat real dels agents socials, particularment dels Ajuntaments, de finançar un centre d'acció amb realitat física i amb un objectiu clarament definit de desenvolupament i execució d'estratègies conjuntes i integrades de desenvolupament econòmicament sostenible, entre les quals pot existir un Pla d'Acció Territorial però no únicament. Una iniciativa d'aquest tipus suposaria un test real sobre la capacitat de gestió i la solidesa del projecte de les Comarques Centrals.

Potser, a més a més, que estigam en un moment històric que afavoreix una iniciativa d'aquest tipus. Al nord de les CCV, la capital València s'empenya en "**no ésser**": ni en ésser capital, ni en buscar solidàriament un projecte comú de futur, ni en sentar les bases per competir amb altres ciutats o regions, ni en cuidar el seu patrimoni, ni ... Potser, empapada de la seua rigorosa mediocritat fins al més fons del seu cor. Sembla ser que el valencianisme parlamentari vol construir la seua nació per aquest camí.

D'altra banda, al sud, en Alacant, amb el seu antivalencianisme visceral resulten ser, paradoxalment, igual de valencianistes que els anteriors per què la seua bandera tampoc és construir un país dia a dia, amb un projecte de futur. Si més no, la seua bandera també és "**no ésser**": no ésser valencians, ser antivalencianistes.

I entre mig de dues capitals "**que no volen ésser**" queda un espai, de la Mariola a la Bernia i de la Carrasqueta a la Vallidigna deixat a la seua sort. I per això, pot ser, els seus habitants tinguen l'oportunitat històrica de decidir, per sí mateix, aquesta sort davant la inhibició operativa de les presumptes capitals. Però eixa sort n'hi ha que guanyar-la, dia a dia, demostrant, amb fets, la voluntat de realitat del propi projecte.

De la xarxa de carreteres i el transport

L'espai geogràfic de les Comarques Centrals ha estat un espai històricament aïllat. Tan sols en èpoques molt recents, en el segle XIX, es va començar a obrir el tradicional aïllament viàri. Recordem que el camí de la costa estava tallat en el Mascarat i la carretera es va obrir al començament del present segle XX. De fet, la complicada orografia de les comarques centrals ha servit de barrera entre el nord i el sud de les serralades condicionant la vertebració històrica del País Valencià. Aquesta barrera orogràfica està hui en dia significativament superada encara que no totalment. Les autovies València-Albacete i Albacete-Alacant permeten una connexió directa València-Alacant per la Font de la Figuera per un itinerari quasi tot d'autovia. També existeix l'autopista de peatge de la costa (infrautilitzada) i la nacional 332 per la costa.

El II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana en té previst la progressiva construcció amb disseny d'autovia de l'itinerari Canals-L'Olleria-Alcoi-Ibi amb dos ramals, un per Castalla fins Sax i un altre per San Vicent del Raspeig fins Alacant. Donada la proximitat a aquest eix viàri de Xàtiva, Ontinyent i Albaida, es vertebrarà així una part important de les CCV. També està prevista, en part com autovia, en part carretera, la millora de la connexió Gandia-L'Olleria i Gandia-Albaida-Ontinyent. S'estructura així el principal eix transversal de les CCV. Queden encara molt allunyats els nuclis de Dénia i Calp respecte de la resta dels espais comarcals. Queden vertebrades així per xarxa viària en forma d'**H**: l'eix Xàtiva-Alcoi per l'oest, l'eix Ontinyent-Gandia transversal i l'eix Tavernes de la Vallidigna-Gandia-Dénia-Calp per l'est.

Aquesta estructura tindria el seu centre en algun punt entre Albaida i Gandia. Si observem el mapa d'intensitats viàries de 1991, veiem com les intensitats majors de 10.000 vehicles/dia es concentren en el tram Alcoi-Muro, Gandia-Llocnou de Sant Jeroni, l'autopista de la costa (A-7) i la carretera nacional de la costa (N-332) amb l'accés a Dénia. Li segueixen en importància amb intensitats entre 5.000 i 10.000 vehicles/dia diversos trams de l'eix Xàtiva-Canals-Albaida-Alcoi-Ibi-Alacant i de l'eix Ontinyent-Albaida-Gandia. Tot això justifica les accions en infraestructura de carreteres del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana. I també confirma la vitalitat econòmica de les comarques i el reforçament de la seua posició central del tram Albaida-Gandia. Aquesta realitat polinuclear dificulta una organització jerarquitzada radial pròpia dels sistemes de ciutats equilibrades i obliga a una concepció més com a àrea dispersa que com a sistema de ciutats adequadament jerarquitzades. Més bé existeixen tres àmbits d'influència (Xàtiva, Alcoi i Gandia) amb interessos comuns i d'un equivalent rang d'importància en el seu paper territorial.

Des d'un punt de vista d'eficàcia i operativitat territorial, interessa que els centres de decisió conjunta es localitzen als llocs que signifiquen el centre de gravetat de l'àrea utilitzant la xarxa viària estratègicament prevista, amb velocitats de disseny i amb la importància de cada ciutat ponderada per la seua població. Parlem, es clar, d'un possible centre d'acció estratègica que no d'altres tipus d'activitats (equipaments, inversions empresarials, infraestructures, ...) a localitzar segons les pròpies característiques i les estratègies conjuntes de desenvolupament.

Perspectives

Després d'aquesta breu visió de les Comarques Centrals Valencianes des del punt de vista de l'organització territorial, algunes son les consideracions a contemplar per tal d'encarar en el futur les estratègies encaminades a cohesionar aquest àmbit territorial a cavall entre València i Alacant. Per una part si l'objectiu final és crear una nova

divisió administrativa del País Valencià el camí a recórrer es llarg i costos, tal com es pot despendre de la situació actual. En canvi si sols es vol crear mecanismes d'intercanvi i coordinació entre comarques que presenten nombroses coincidències socio-econòmiques i culturals el camí ja està encetat. El debat esta obert i el pas del temps decantarà cap a una de les dos formules les futures solucions, en funció de la determinació del poder politic local i comarcal i de les associacions cíviques.