



AL VOLTANT DE LA SERRA DE MARIOLA LES COMARQUES MIREN A EUROPA

Al sud, un eix alternatiu

Mentre l'estratègia vertebradora del govern espanyol aposta per l'eix Barcelona-Madrid-Sevilla amb l'excusa de la fita històrica del 92, una sèrie de comarques al voltant de l'anomenat Eix de la Mariola destaquen per l'empenta del seu dinamisme econòmic, i es preparen amb força cap a Europa.

David Mira

Situades entre Alacant i València per l'interior, l'Alcoià, la Vall d'Albaida i la Costera superen els 350.000 habitants i una densitat de 150 hab/Km². Paral·lelament als intents que fa la ciutat d'Alacant per contrarestar els pes excessiu que dona la capitalitat a València —i dels dubtes de mirar cap a Elx o de lliurar-se a Múrcia— aquesta àrea intermèdia té un important futur. Perquè, a desgrat de la secular marginació de la xarxa principal de comunicacions, l'àrea compresa entre la Costera i la Foia de Castalla ha estat sempre una de les regions capdavanteres de la Mediterrània, i continua sent una de les zones més importants i dinàmiques a les terres interiors del sud. No solament en l'aspecte econòmic i industrial, sinó també geo-estratègicament i socio-culturalment, té un gran paper a fer. Aquesta regió interior ha tingut secularment Alcoi com a centre dinamitzador i, malgrat algunes etapes intermèdies de crisi econòmica i industrial, aquesta ciutat (la tercera en població al sud de València, després d'Alacant i Elx) torna a emergir amb una dinàmica pròpia, i ara més que mai, gràcies a la política de l'alcalde, Josep Sanus —vegeu, com a exemple, l'article sobre la seua revitalització urbanística del núm. 253 d'EL TEMPS—. I és que Alcoi és capital.

Noves vies a través de la Vall d'Albaida

Podria adduir-se allò de les famoses dificultats orogràfiques d'aquesta zona eminentment muntanyenca, però no és cert. Si es pretenia fer l'«autopista» Madrid-València per la N-III —que no ha deixat mai de ser una carretera d'obstacles— o si es pretén foradar els Pirineus cada cent quilòmetres, per tal de fer passar el trànsit interregional occitano-català, ¿quina raó hi hauria per a no obrir un bon camí interior al sud del País Valencià? Aquest eix de la Mariola és, simplement, vital per a aquestes comarques. Per això, és interessant constatar que, amb la pressió dels sectors més dinàmics d'aquesta regió interior, estan començant a posar-se les bases de les noves vies de comunicació que podrien vertebrar aquest eix.

Prenent com a referència Xàtiva, Ontinyent i Alcoi —capitals de la Costera, la Vall d'Albaida i l'Alcoià-Comtat, respectivament— s'està estructurant una nova xarxa de carreteres que, en alguns casos, està bastant avançada.

Basant-se en el desdoblament de la N-430 (pròxima autovia Madrid-València) per la Costera, estan ja pràcticament enllestides les obres de la variant de Canals-l'Alcúdia, que enllaça Cerdà amb les vessants de la Serra Grossa, tradicional barrera per als ac-

cessos a la Vall d'Albaida des del nord. El pas es franqueja ací a través del Port de l'Olleria, de màxima dificultat per a l'intens trànsit d'una zona on es concentren els majors polígons industrials de la Vall. De bastants anys ençà, entre les poblacions de la zona afectada, ja era unànime el clam que demanava la supressió d'aquest port, amb la consegüent construcció d'un túnel a través de la Serra Grossa (cal remarcar que, fa quasi un segle, hi hagué un projecte de túnel, del qual s'inicià la perforació en un altre punt del port, quedant posteriorment desestimat). Finalment, el febrer passat, el Consell valencià va aprovar tot el pla de millora del traçat Xàtiva-Alcoi, que inclou l'obertura del Túnel de l'Olleria. A través d'aquest, s'unirà la nova variant des de Cerdà amb un nou traçat —a través de la Vall d'Albaida— que es basarà en part en la C-3316, per a confluïr en el Port d'Albaida amb la N-340. Aquesta nova ruta desplaçarà l'actual carretera nacional que travessa el centre de la Vall, enllaçant i descongestionant alhora la més densa zona industrial compresa en el triangle l'Olleria-Ontinyent-Albaida. La connexió d'aquesta comarca amb l'Alcoià-Comtat millorarà el seu traçat a través del Port d'Albaida i, ja al peu de la Serra de Mariola, estan avançades a hores d'ara les obres de desdoblament de la N-340 en el punt de trànsit més intens, transformant aquest tram en la pròxima autovia Alcoi-Cocentaina.

Al sud d'Alcoi és on hi ha el punt feble d'aquest eix per la N-340, en la relativament pròxima connexió amb Alacant: el Port de la Carrasqueta, entre Alcoi i Xixona, on el MOPU encara no s'ha decidit per la possible construcció d'un túnel, a pesar de la



Comarques que envolten la Serra de Mariola.

inclusió d'aquest projecte en el pla de desenvolupament regional presentat a la Comunitat Econòmica Europea.

Més eixos encara

La vertebració d'aquest eix València-Alacant per la Mariola, articulària definitivament les rutes transversals, que assolirien la importància real de les

zones que comuniquen, sobretot —a través de la Vall d'Albaida— el gran eix transversal de la C-320, de la Font de la Figuera al Grau de Gandia, amb centre a la important cruïlla de la subcomarca industrial d'Ontinyent.

Però no menys importància tenen els eixos transversals que, recolzats en la C-3316 s'una banda i la N-340 de l'al-

tra, articulen les denses zones industrials que hi ha a les valls del voltant de les serres de Mariola i del Carrascar: Bocairent i Banyeres amb Muro, Cocentaina i Alcoi; i des de la Vall de Beneixama-Biar a la Foia de Castalla, amb Ibi, Onil i Alcoi-Xixona.

Les eixides a la mar serien de cabdal importància per a aquesta àrea. Els empresaris de l'Alcoià-Comtat ja començaren a demanar amb una certa insistència l'eixida —amb una via ràpida— de la Mariola a Gandia, a través de la Serra de la Safor, tot seguint el traçat de l'antic F.C. de via estreta, riu Serpis avall, la qual cosa representaria una destrossa ecològica irreparable per a aquesta zona. Ací és on també podria jugar un paper fonamental la Vall d'Albaida que, a través d'una millora en el traçat de la C-320, podria canalitzar les rutes Xàtiva-Gandia (per la C-322) i Mariola-Gandia —des del Port d'Albaida— a través de la part oriental de la Vall. Amb aquesta eixida al port de Gandia i, des d'allí al port de Dènia, l'interior quedaria perfectament vertebrat.

La via morta

L'altra via de comunicació que donaria consistència a aquest eix de la Mariola és la del ferrocarril Xàtiva-

Un món vora la serra

A la muntanyenca zona situada entre Xàtiva i la Serra d'Aitana o entre Villena i la Safor, es troba una confusa orografia que els geògrafs solen anomenar la Serralada d'Alcoi, que comprèn les comarques que coneixem com la Vall d'Albaida i l'Alcoià-Comtat, més la Foia de Xixona al sud. Aquesta està composta per una sèrie de valls, foies i altiplans, tancades per una successió de serres en arc, que s'agrupen al voltant de la Serra de Mariola, al centre d'aquesta àrea.

Al nord-est d'aquesta zona —una part de la Vall d'Albaida— i a l'extrem més occidental —l'Alforí de Fontanars i la Vall de Beneixama— continua predominant l'activitat agrícola, essent aquestes tres subcomarques uns nuclis de gran producció vitivinícola, fruítera i cerealística.

Però és la indústria la que concentra la major activitat de l'àrea. El principal grup d'indústries metal·lúrgiques estan situades a Alcoi i la rodalia, com també les de paper i químiques; també n'hi ha d'aquestes

darreres en les seues derivacions de plàstics i envasos al nord de la Vall d'Albaida. Indústries ceràmiques i de la construcció n'hi ha disperses per tota la zona i especialment a una i altra banda de la Serra del Benicadell. Quant a les indústries del vidre, es troben concentrades sobretot a l'Ollerria —amb la major part de la producció espanyola— i a altres pobles del nord de la Vall d'Albaida. Més del 80% de la producció estatal del sector dels joguets s'agrupa en la subcomarca d'Ibi —principalment— i també a Onil, Biar i Castalla. I la majoria —la «majoria absoluta» podríem dir— de l'elaboració dels torrons té el seu nucli d'irradiació a Xixona, situada entre Alcoi i Alacant.

Tot i així, és la indústria tèxtil la que té una major i més antiga implantació a la zona i supera aclaparadorament el conjunt de la resta d'indústries que hem anomenat. Aquesta indústria, que començà establint-se en el curs dels barrancs i rius de les zones muntanyenques, ha anat abandonant aquestes progressivament, i

ara les seues instal·lacions fabrils o de grans factories es concentren als polígons industrials, que han anat envaint els bancals vora les poblacions i desplaçant totalment l'agricultura. La primitiva concentració d'indústria tèxtil s'ha expandit al llarg del temps i, a l'eix Alcoi-Bocairent-Ontinyent i els nuclis secundaris del voltant —Banyeres-Cocentaina-Muro—, s'hi han afegit posteriorment nuclis menors, com Albaida, Agullent i Benilloba. Així doncs, amb la influència d'aquests nuclis industrials, s'ha conformat una regió econòmica d'alta especialització tèxtil, que ja engloba uns 34 municipis situats entre la Serra Grossa i l'Aitana —de nord a sud— i la Vall de Planes i Banyeres —d'est a oest. Aquesta densa àrea, que ja ha començat a anomenar-se la regió tèxtil d'Alcoi-Ontinyent, és només superada als Països Catalans per la regió Vallès-Barcelonès —amb la qual sempre ha mantingut una estreta relació—, i constitueix un dels eixos econòmics fonamentals del país. □



Renfe té a les seues mans el futur. de l'eix ferroviari Alacant-Alcoi-València.

Alcoi... si l'estatal i centralista Renfe no haguera afavorit sempre la política d'interrupció dels traçats ferroviaris València-Alacant; encara cal circular fins a l'altiplà manxec de La Encina per tal de viatjar amb tren entre les dues capitals. El greuge augmenta si es considera la circumstància que el traçat del ferrocarril està acabat —des de l'actual estació terminal d'Alcoi fins a Alacant— amb totes les infraestructures de túnels i ponts incloses... Periòdicament s'ha demanat la prolongació de la línia, però la Renfe també ha amenaçat periòdicament amb tancar l'actual entre Alcoi i Xàtiva.

Si bé és cert que aquesta línia fèrria no seria útil —pel seu traçat difícil— per als futurs TGVs, no és menys cert que acompliria un gran paper vertebrador d'aquestes importants àrees industrials i, sobretot, de València a Alacant. I que pot tenir la importància que s'assigna actualment a línies ferroviàries com, per exemple, la Barcelona-Puigcerdà, d'un traçat semblant; a més de l'avantatge ecològic que representa una línia ferroviària en una zona industrial i densament poblada... sempre que la Renfe fòra eficient. □

1^{er} FESTIVAL INTERNACIONAL DE PERFORMANCES I POESIA D'ACCIÓ A PENÍSCOLA



PROGRAMA

TOTS ELS ACTES ES REALITZARAN AL CASTELL DE PENÍSCOLA...

Dilluns, 21 d'agost

- | | | |
|----------------|--|--|
| a les 20 h. | Propostes poètiques, llibres objecte i poesia procés | Inauguració de l'exposició del poeta visual Bartolomé Ferrando |
| a les 22.30 h. | En breu sojorn indesxifrable | Acció poètica de J. M. Calleja |
| a les 23 h. | Le troisième mot | Acció poètica de Julien Blaine Violi: Taré Darias |

Dimarts, 22 d'agost

- | | | |
|----------------|--|-------------------------------------|
| a les 22.30 h. | Concert per mezzo-soprano i gallina amb orquestra absent | Acció poètica de montserrat Anfruns |
| a les 23 h. | Soneto líric sobre o erotismo | Acció poètica de Fernando Aguiar |
| a les 23.30 h. | | Performance de Richard Martel |

Dimecres, 23 d'agost

- | | | |
|----------------|--|--|
| a les 22.30 h. | Questioni di stile (sul poema Iarsen) | Poesia sonora i d'acció a càrrec de Giovanni Fontana |
| a les 23 h. | Laberinto de lenguajes inter-media | Performance de Concha Jerez (col·laboració, gravació: J. Iges) |
| a les 23.30 h. | The price of this performance is 50.000 pts. | Performance d'Eric Andersen |