

PLANTEAMIENTO E INTRODUCCIÓN

El estudio de las ciudades más importantes de la comarca de la Plana, desde un punto de vista morfológico, ha sido ya abordado en el plano de la geografía humana y del paisaje (véase, en particular, el trabajo de J. M. Obiol Menero, pág. 87-108). Sin embargo, la dedicación de un artículo a este tema, en el contexto de un estudio de carácter económico, a pesar de ser una cuestión que ha sido ya tratada en todas las instancias (véase, en particular, el trabajo de J. M. Obiol Menero, pág. 87-108), y más concretamente el de la geografía económica, resulta de gran interés para el análisis rural que tiene lugar en este artículo.

Para analizar cualquier aspecto de la geografía económica de la comarca de la Plana, en su base socio-económica, la agricultura de regadío, que es el sector más importante del territorio y, por lo tanto, la actividad económica más relevante, resulta un estado dirigido por ella, ya que los límites y características de este sector se han fijado hasta los años sesenta, en que se inició el proceso de transformación del capitalismo español.

Dentro de este contexto, cabe considerar los siguientes aspectos:

1) Considerar en el espacio de la comarca de la Plana, en particular en el ámbito de los Millars y de su huerta en la evolución y desarrollo de la agricultura de regadío en la Plana y, especialmente, en Castellón de la Plana.

2) Analizar y describir cómo la geografía económica de la comarca de la Plana, en particular la terciarización del territorio en el siglo XX, ha influido en el desarrollo de la agricultura de regadío y en la reducción de la actividad agrícola en la comarca.

EMILIO M. OBIOL MENERO

*La dualidad espacio rural-espacio urbano
en la comarca de la Plana*

«ESTUDIS CASTELLONENCOS»
N.º 2, 1984-85, pp 379-398

PLANTEAMIENTO E INTRODUCCIÓN

El estudio de las ciudades más importantes de la comarca, tanto por sus características morfológicas innovadoras en el plano como por sus finalidades en la localización y emplazamiento, ha merecido la atención de arquitectos e historiadores (2, págs. 87-108). Sin embargo, la ordenación del territorio comarcal no ha tenido ese tratamiento, y cuando lo ha disfrutado se ha analizado desde un solo punto de vista, el económico, a pesar de ser una cuestión interdisciplinar como así se reconoce en todas las instancias (16, pág. 14). En consecuencia, el campo del conocimiento geográfico, y más concretamente el de la organización del espacio comarcal desde el ángulo del análisis rural¹ aún tiene muchas tesis que considerar en la ordenación del espacio.

Para analizar cualquier aspecto rural de La Plana (3, pág. 19), hay que partir de su base socio-económica, la agricultura de regadío. Ella ha influido en todos los pilares del territorio y, por lo tanto, la dicotomía espacio rural-espacio urbano siempre ha estado dirigida por ella, ya que los límites y características que imponía han sido respetados hasta los años sesenta, en que se implanta el nuevo rumbo del desarrollismo capitalista español.

Dentro de este contexto, nuestro objetivo será doble:

- 1) Considerar en el espacio la influencia del sistema de riego derivado del río Millars y de su huerta en la evolución y trazado urbano de las principales ciudades de La Plana y, especialmente, en Castelló de la Plana y Vila-real.
- 2) Analizar y cuantificar cómo la industrialización, el crecimiento urbano y la terciarización han irrumpido en el espacio rural, poniendo en cuestión todo el equilibrio de fuerzas anterior y reduciéndolo a la mínima expresión como espacio agrícola.

1 Aunque en el nivel lingüístico del habla los términos agrícola, agrario y rural parecen sinónimos, en geografía hay matizaciones de contenido que muchas veces son esenciales en la comprensión.

Espacio agrícola: se dedica exclusivamente a la extracción, mediante cultivo, de los frutos que da la tierra.

Espacio agrario: se define igual que el anterior, pero añadiéndole la ganadería y la explotación forestal.

Espacio rural: tiene un contenido más amplio y se define negativamente. Es todo lo no urbano. Incluso, en un principio, puede ser independiente de las actividades realizadas en él.

I. URBANISMO Y SISTEMA DE RIEGOS

La teoría de la localización fluvial de muchas ciudades ha de entenderse no sólo desde su carácter estratégico (19, pág. 137), el más conocido y divulgado, sino también por el de aprovechar al máximo el agua para el propio abastecimiento urbano y, sobre todo, para el riego. Esta segunda acepción, entre otras, es una de las más determinantes en la localización y emplazamiento de las ciudades de La Plana, ya que todas ellas se encuentran alejadas del cauce lo suficiente para no ser propiamente «ciudades sobre río», pero sí para poder extender y controlar, desde ellas como epicentro, la propia huerta.²

Además, al situarse la mayoría de ellas en el contacto físico tierra de regadío-tierra de secano, su espacio se ha visto condicionado por esta interacción plasmada en la superficie por acequias y barrancos, respectivamente.

En la huerta del Millars la comunicación ciudad/red de aguas es muy estrecha y viene establecida por varios factores:

— Las ciudades de la comarca, la mayor parte de ellas de nueva planta medieval, necesitaban agua tanto para el consumo e higiene doméstica como para los animales, que eran, en una economía agraria como la de antaño, la herramienta de trabajo y de comunicación más trascendental, así como también el complemento indispensable en la dieta alimenticia. Los pozos, fuentes, «omplidors»,³ abrevaderos y lavadores eran, hasta 1890 en que se instaló agua potable en La Plana, un elemento intrínseco al paisaje de la comarca.

— A intramuros y periferia inmediata de las villas, los huertos, patios y corrales eran muy numerosos, puesto que la mayor parte de las ocasiones eran consustanciales con la propia casa. Incluso a principios del siglo XX éstos representaban cerca del 25 % de las fincas urbanas de La Plana.

Desde las primeras alquerías que poblaron la región —Bonretorn, Fadrell, Vinarragell— siempre ha existido una profunda relación causa-efecto, o viceversa, entre los caminos y las acequias que, en el momento del crecimiento urbano y periurbano que muchas veces tiene su origen en esta dualidad, no solamente se ha mantenido, sino que se ha ampliado.

— Las carnicerías y los mataderos eran hasta hace poco tiempo una actividad delicada a la que el Ayuntamiento, por razón de higiene, le dedicaba prioridad. Su aspecto común en la comarca es su situación sobre acequias secundarias y laterales, pero con elevado caudal y ubicadas, preferentemente, en la periferia de la ciudad.

² Es muy interesante constatar cómo la distancia desde las ciudades al río y al mar es inversamente proporcional. Borriana y Castelló, las más alejadas del río, son las más marítimas; al contrario, Almassora y Vila-real, las más cercanas al cauce, se distancian del mar. Las distancias medias de ambos grupos así lo evidencian:

Borriana/Castelló	Río	5,2 km	Mar	3,6 km
Almassora/Vila-real		1,1 km		6,2 km
Distancia media al	Río	3,1 km	Mar	4,9 km

Es decir, la relación kilométrica aproximada 3×5 permite conocer la orientación agrícola-fluvial de la comarca, que sólo ha sido trastocada por las nuevas economías de escala industrial.

³ «Omplidors» son los huecos, con o sin escalera, que se abren en el margen interior del cajero de la acequia para poder extraer con facilidad el agua corriente. Las personas que los usaban con mayor frecuencia eran los «aiguadors». Éstos eran los vecinos encargados de suministrar agua a la villa. Al cargo se accedía por subasta el día de San Juan, es decir, cuando sobreviene el solsticio de verano y, en consecuencia, la sequía y sus problemas.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

Todos estos elementos comunes, junto con los hechos geográficos propios de cada localidad de la comarca, han configurado una distribución y organización del espacio diferente que obedece, en gran parte, a la trilogía red de acequias-urbanismo-huerta regada correspondiente a cada municipio.

I.1. *Almassora*

Su aspecto distintivo sobreviene con la separación de las acequias mayores de Almassora y Castelló en el año 1789. El canal único que antes canalizaba las aguas de riego de ambas ciudades, ahora se divide, a partir de «la casa de les reixes», en dos acequias distintas (mapa 1). La de Castelló cruza subterráneamente todo el término de Almassora hasta llegar al suyo, y en su trayectoria origina toda una serie de respiraderos o boqueras que se demarcan cada 66 metros con una morfología rectangular de 4×2 metros.

Esta acequia, la mayor de Castelló, en su recorrido hacia sus tierras de riego, en superficie da lugar a la avenida Boqueres, que, situada al noroeste del casco urbano, limita el polígono industrial del Millars por el sur y separa propiamente la ciudad de éste. Hoy, las boqueras han desaparecido del paisaje agrario comarcal, y de las 21 iniciales sólo quedan, y en mal estado de conservación, siete.

La otra acequia derivada del partidor mayor, la de Almassora, traza el desarrollo urbano de la ciudad por el sureste y sur. A poca distancia de la anterior partición de aguas, ésta vuelve a subdividirse en dos nuevas acequias: la del Estret y la del Molí. La primera envuelve a la ciudad por su parte meridional, siguiendo las calles: avenida del Estret, Santa Teresa, Colón, Doctor Fleming y Rey Don Jaime I. Una vez aquí se ramifica en las acequias Parra, Llavanera y Vila-roja, trazando todas ellas la morfología triangular de Almassora.

I.2. *Borriana*

Al ser la única ciudad situada íntegramente dentro de la zona de huerta tradicional, las acequias la cruzan predominantemente en la dirección oeste-este y, en consecuencia, influirán en el urbanismo.

Pero desde un principio hay que dejar bien especificado que la ciudad de Borriana no sigue estrechamente la correspondencia acequias/calles. En efecto, al ser una ciudad de origen musulmán y ostentar un plano y desarrollo circular a partir del núcleo central del «Pla», las acequias siguen unos trazados, en su mayor parte independientes de las calles, ya que ambas se contraponen en dirección y sentido al ser lineales y onduladas, respectivamente. Dicho de otra manera, mientras que las acequias siempre son perpendiculares a las isohipsas, las calles y avenidas siempre son paralelas a estas últimas. Con todo, cuatro son las principales acequias que organizan sucintamente el urbanismo de Borriana:

— Acequia de Palau. Discurre por la margen izquierda del río Anna y su recorrido coincide, a grandes rasgos, con el arrabal de Vila-real y el ensanche del meandro abierto en 1983 que sigue el brazo «Palau de vora riu». Este brazo siempre fue, junto con el río, el límite septentrional del crecimiento, como sucede también en Castelló y València.

— Acequia de Hortolans. Es la paralela a la anterior, pero por la margen derecha del río. Da nombre a una calle y en algunos tramos sigue la avenida de M. Ibáñez.

— Acequia (Ull) de la Vila. Es la arteria principal del regadío de la ciudad. Cruza toda la villa de oeste a este por las calles Onda, San Vicente, El Pla, plaza Mercado, Mata-

dero, Santa Cecilia y Ronda Escalante. Una vez fuera del casco urbano busca el río y llega al «Grau», al que riega con sus aguas.

— Acequia (Ull) de Finello. Nace más abajo que la anterior y, por tanto, riega y dibuja, a grandes trazos, el sur de la ciudad. Sigue aproximadamente las calles Víctor Pradera, Menéndez y Pelayo y, finalmente, Ramón y Cajal. Los brazos «Finello del Mig» y «Finello del Ecce-Homo» hacen crecer la ciudad hacia el puerto comercial.

Borriana es la única ciudad de la comarca de La Plana que no está determinada en su emplazamiento y localización por la red de acequias. Aquí, los otros factores básicos, como por ejemplo la situación fluvial, determinaron las líneas maestras de la villa.

I.3. *Castelló de la Plana*

La aseveración de Burriel (1, pág. 193) de que el regadío y la red de acequias existían ya antes y no podían representar menos que determinar el hábitat rural tanto disperso como concentrado, es discutible en algunos casos como el visto de Borriana, pero totalmente válida en los municipios tipo de La Plana: Castelló y Vila-real.

En el primero y principal, las estructuras del viejo camino principal —calle Mayor—, la acequia Mayor y el «Caminàs», permitieron el nacimiento de la alquería de Benirabe. Ésta y otras semejantes poco después servirían para emplazar definitivamente, entre el camino principal y la acequia madre, el incipiente núcleo de Castelló.

De entre todas las acequias y cauces, cinco son los principales en la ordenación urbanística de la capital: «Sequiol»,⁴ «Séquia Mitjana», acequia Mayor, acequia Coscollosa y el cauce colector de la «Sequiota» (mapa 2).

El «Sequiol» tiene una relación importante en la traza sur del callejero de la ciudad. Arrancando aproximadamente del Barranquet de Fraga, regaba las tierras altas próximas a la villa, penetrando en el actual Castelló por la avenida de Almassora, Convento de San Francisco —al que regaba con sus aguas—, parte superior de la calle Herrero, y ya dentro de la villa, por la calle Vera, denominada antes «de l'Engin» (6, pág. 165). Al entrar en la ciudad vieja recibe el nombre de «Séquia de les Monges». Esta calle, y por tanto también la acequia, es equidistante entre la calle Mayor y la de Enmedio, lo que les confería una centralidad destacada al albergar al primitivo matadero y carnicería que en el año 1842 se trasladarían también «a vora séquia», pero en esta ocasión a la acequia Mayor, justamente detrás del Convento de Capuchinas.

Sus aguas alimentaban muchas cisternas, como las de la calle de Sanahuja, pero sobre todo abastecía los lavaderos y abrevaderos que se intercalaban entre el camino de la huerta (calle Herrero) y la calle Mayor, en el lugar hoy ocupado por la plaza de la Paz. Los lavaderos nuevos, como el matadero, también se trasladaron desde el «Sequiol» a la acequia Mayor, a la altura de la plaza María Agustina. Razones de higiene, de crecimiento urbano y de necesidad de mayor caudal para ambas necesidades hicieron indispensable este traslado a las sucesivas afueras de la ciudad.

La «Séquia Mitjana» entraba también por la calle Herrero, pero por su margen inferior, hasta llegar al actual Teatro Principal. Esta acequia, junto con la anterior, se complementaban para dar riego a la zona comprendida entre el viejo camino o calle Mayor y la acequia Mayor. Su finalidad más acuciante era suministrar agua a los numerosos

⁴ «Sequiol» y «Sequiota» en Castelló y «Sequieta» y «Sequiola» en Vila-real son diminutivos de la palabra catalana «séquia». En ambos hay que apreciar una gradación de volumen de agua circulado, pues el primero y el tercero, y a su vez el segundo y el cuarto vocablo, tienen la matización de muy pequeño y pequeño, respectivamente.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

huertos y patios de la vieja villa, así como abastecer del preciado líquido a las economías domésticas particulares.

La acequia Mayor de Castelló posiblemente tiene un origen anterior al núcleo de nueva planta de la ciudad, entre otras razones porque bordeaba a ésta por el oeste, pero sin entrar en ella lo más mínimo. Hasta bien entrado el siglo XIX fue el límite oriental intocable de la villa en su crecimiento, pues el valor incalculable, entonces, de las tierras de huerta regadas por el Millars hacía que el desarrollo de la ciudad se dirigiese a poniente y, sobre todo, al norte con los arrabales. Esto se puede comprobar perfectamente en la actualidad a partir de la edad de las edificaciones y de la altura de las mismas. Es decir, mientras que los edificios que tienen más de 70 años y menor altura media se sitúan arriba de la acequia, aguas abajo pasa todo lo contrario, ya que aquí todo el urbanismo es contemporáneo e incluso en el plano se aprecia su trazado mucho más geométrico.

Actualmente, en superficie se corresponde con el eje viario más importante de la capital y el más usado en la entrada y salida, por lo que al tráfico se refiere. Entra en la actual ciudad por la avenida Almassora, Casalduch y Bermúdez de Castro. Las dos últimas denominaciones corresponden a personalidades locales que se interesaron en su momento por el cauce de riego madre que ahora circula subterráneamente. El primero, propietario del molino Casalduch, contribuyó a rectificar la primitiva acequia dirigiéndola más hacia el oeste, ganando, por consiguiente, más tierra regable al secano, a expensas de construir nuevos tramos en la acequia que se corresponden con los trazados actuales. La segunda denominación corresponde a un político que realizó reformas y obras en la acequia y en sus valladares inmediatos. Una vez fuera del casco antiguo, en la plaza María Agustina se divide en dos ramas principales: la acequia Coscollosa, que sigue la calle Alcalde Tárrega, y la propia acequia Mayor, que dibuja matemáticamente el paseo de Capuchinos, para, en su tramo final, volver a aparecer en superficie.

Este eje de riego no solamente ha contribuido al trazado de estas avenidas, sino que también ha influido en el de las principales calles adyacentes que se corresponden, en mayor o menor grado, con las acequias secundarias o «files» (12, pág. 11), perpendiculares a él, y que se han transformado en verdaderas arterias urbanísticas que configuran la parte más moderna de la ciudad. De esta forma tenemos una coincidencia muy estrecha entre calles y acequias, que en el sentido de las aguas se establece de la siguiente manera:

N.º mapa 2	Calles/Avenidas	Acequias/«Fila»
1	Maestro Canós	F. de la Figuereta
2	Avda. de Borriana —parte inferior—	F. de Rull
3	Ceramista Guallart Carpi	F. de Sola
4	Ceramista Godofredo Buenos Aires	F. Arbolera
5	Moncada	F. del Moro
6	Maestro Falla	F. dels Dos Ulls
7	Maestro Ripollés	F. Campanar o Roses
8	General Prim	F. Espinós
9	Obispo Salinas	F. Gombau
10	Avda. de la Mar	F. Capça el Soterrani
11	Tenerías	F. Teneries
12	Tarragona (cont. Núñez Arce)	F. Abeurador
13	Rafalafena	F. Rafalafena
14	Taxida	F. Taxida

Esta correspondencia absoluta entre calles y acequias es una constante también en los nuevos planes urbanísticos de la ciudad. Así, el polígono residencial de Rafalafena tiene su callejero perfectamente delimitado por las acequias secundarias de las dos últimas mencionadas, y también de la acequia Mayor.

Pero no sólo las acequias del Millars tienen su trascendencia en la organización y delimitación del espacio urbano. También el secano, y más concretamente el secano occidental, dará lugar a la «Sequiota». Era éste un gran colector que recibía todas las aguas del interior inmediato a la villa y de las montañas circundantes para vertirlas al Riu Sec. Hasta el siglo XIX fue el límite occidental de Castelló, ya que, además, era obstáculo previo a las murallas. Paseo Ribalta (impares), plaza Independencia y Ronda Magdalena hasta el río es su recorrido aproximado.

En el año 1912 se cubre todo el trayecto propiamente urbano de la acequia Mayor y de la Sequiota, con lo que empieza su pérdida de bastión limitador de crecimiento para reconvertirse ambas en los ejes directores del mismo.

Un caso representativo de la trascendencia del agua de riego y de la correspondiente huerta es la denominación de Portal y calle del Agua para la única salida del recinto medieval por su parte oriental hacia la preciada huerta. Hoy, su espacio ha sido ocupado y ampliado por la plaza Cardona Vives, que ha pasado a convertirse, no en la puerta de la huerta como antes, sino más bien en el centro comercial y de mercado de la capital.

I.4. *Mascarell - Nules*

Aunque situadas dentro del mismo municipio de Nules, hay que diferenciar, por una parte, el núcleo de Mascarell, y, por otra, a Nules ciudad, que es, como sus vecinas, de fundación nueva.

En el primero, la acequia del mismo nombre, que deriva de la acequia Mayor de Nules actualmente, pero que existía con anterioridad como prolongación de la de Borriana, tiene verdadera importancia porque condicionó el trazado enmurallado de la población. La acequia de Mascarell es el límite occidental del casco urbano, que, dicho sea de paso, es el único del País Valencià totalmente fortificado y ubicado dentro de una zona tradicional de huerta.

Por el contrario, Nules es la ciudad de La Plana menos influenciada urbanísticamente por la red de acequias del río. La razón hay que buscarla en la distancia al cauce fluvial, en la no participación de la ciudad en la donación y sentencia arbitral de las aguas del año 1346 y, especialmente, porque la acequia Mayor de Nules se construyó separada de la de Borriana en el año 1897 (13, pág. 96). Con todo, su recorrido va paralelo en algunos tramos a la avenida de Castelló y es paralela a Marco Antonio Ortí. En su recorrido se localiza, como es habitual, el matadero, que, una vez más, toma las aguas en última instancia para no contaminarlas.

I.5. *Vila-real*

La organización de las aguas del secano y del regadío fueron pilares fundamentales en el momento de la fundación, y después lo han sido en el del crecimiento y expansión de la ciudad.

La tradicional disquisición sobre si se fundó primero la ciudad que la acequia, o viceversa, en el caso de Vila-real no hay duda alguna, ya que la acequia se construyó con las rentas que ofrecía la ciudad de Borriana al rey durante dos años (18, pág. 128), cuando hacía ya 41 años que se había conquistado la antigua capital de La Plana.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

Esta acequia Mayor, antes de entrar en la villa medieval, se dividía, aproximadamente dos kilómetros antes, en dos canales más pequeños: la «Sequieta» y la «Sequiola».

La «Sequieta», arrancando desde el «Molí Nou», se acercaba a la villa por el oeste, y su finalidad era regar los huertos y patios de intramuros y circundantes, que en 1900 aún representaban 490 hanegadas (20, pág. 494). Actualmente corresponde a las calles Aviador Franco, Ángeles y Penitencia, aunque popularmente se la conoce con el nombre de la Acequia. Significó la primera circunvalación a la primitiva villa. Esta acequia terminaba en el barranco de la villa o «barranquet».

La «Sequiola» era el otro canal derivado de la acequia Mayor que regaba la parte baja de la ciudad, alimentaba de agua del río para el consumo humano a la población y llenaba de agua los fosos circundantes de las murallas. Llega a Vila-real por el camino de Almassora y el de La Traviesa, organizando después el arrabal de Castelló. Actualmente se corresponde con las calles Polo de Bernabé, San Pascual y con la gran vía o arteria principal de la ciudad Tàrrega-La Murà, regando a su paso los huertos y pozos de los conventos del Rosario y del Carmen.

Entre ambas acequias derivadas del Millars, pero alimentada por la «Sequiola», la villa se abastecía de agua para el consumo diario a través de una acequia que, alineándose por la calle Mayor, llenaba «el pou de la plaça» y «el pou del racó» para tener su salida natural de nuevo hacia la «Sequiola» por la calle de «La Botera», que más tarde albergaría al portal del mismo nombre y que hoy es la calle de la Torre Motxa (4, pág. 155).

Propiamente, la acequia Mayor de la ciudad fue durante muchos años la línea intocable por el alto valor rústico de las tierras que regaba. Hoy, sin embargo, ha quedado convertida en un paseo urbano que da lugar a una de las zonas residenciales más preciadas que se denomina con su topónimo al ir totalmente descubierta. Sus acequias secundarias, éstas ya subterráneas, han dado lugar a las calles del moderno Vila-real, que se corresponden exactamente con las filas que riegan la partida Solades. Es decir, las filas o acequias números 13, 14, 15, 16, 17, 18 se identifican, respectivamente, con las vías urbanas Notario Gil, Ausiàs March, Camino del Mar, Gimeno Barón, Paseo Estación y Camino Borriana-calle Industria (mapa 3).

Una vez fuera del casco urbano y después de partirse en las acequias de arriba o «Sobirana» y de abajo o «Jusana», su influencia se deja sentir nuevamente en el núcleo de Alquerías. Allí, la acequia de bajo forma el eje básico urbano, al constituir la encrucijada calle del Molino y su perpendicular Juan XXIII el entramado de la plaza Mayor.

Las aguas incontroladas del secano y, en general, de las partes altas del interior próximo, a pesar de la poca pendiente dominante en la zona, eran desviadas hacia el colector natural del «Barranquet» por un cordón artificial que hoy ha dado lugar a la calle del Cordón, que tiene su continuación evacuadora en la avenida José R. Batalla.

En definitiva, pues, vemos que la red de acequias ha sido un puntal básico y determinante en la organización primitiva y en el crecimiento posterior del espacio urbano de las ciudades localizadas dentro de la comarca de La Plana. Sus cauces han conformado barrios y polígonos urbanos que se han adaptado perfectamente al esquema hipodámico de las ciudades nuevas y que siempre, y en este sentido, han representado una continuidad urbana en el plano y nunca una ruptura morfológica urbana entre el casco antiguo y su posterior crecimiento, como ocurre en las ciudades que no han tenido unas directrices y líneas de actuación acordes con la infraestructura agraria, y su máximo exponente en el espacio, o sea, la trilogía red de acequias, caminos rurales y parcelas.

Estos tres elementos, por orden correlativo y de importancia, han cuajado en el espacio en la forma de arrabal en cuadrícula más o menos regular que caracteriza a las ciudades de la comarca, sobre todo por lo que respecta a la zona de huerta tradicional del río.

De esta manera, tenemos que las acequias mayores han dado lugar a las principales vías de comunicación intraurbanas —avenidas y grandes vías—, que son paralelas a las isohipsas y a veces coinciden con ellas, mientras que las acequias secundarias o filas que derivan de ellas representan las calles del crecimiento y desarrollo actual que se calca perpendicularmente al cauce principal. Buenos ejemplos al respecto son el plan sureste del año 1890 de Castelló de la Plana, donde las calles Asensi (calle la Mar), Herrero (calle de la Huerta) y avenida Casalduch (acequia Mayor), formaron y desarrollaron uno de los primeros barrios en cuadrícula que tuvo la capital. También en Vila-real, la apertura de la avenida del Cedre en el año 1929, que enlazó y abrió la villa a la huerta y al ferrocarril, fue el motor de este crecimiento en paralelogramo que actualmente puede apreciarse en todas las barriadas ubicadas entre la acequia y la huerta.

II. EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y LA REDUCCIÓN DEL ESPACIO RURAL

El desarrollo y el progreso ya no se apoyan sólo sobre las empresas y el mercado, como dice Lefebvre (9, pág. 114), sino también sobre el espacio que, de esta forma, se ha integrado en el comercio y en la producción industrial, a la vez que ha sido transformado, cuantitativamente, por colonización de espacio urbano, y cualitativamente, por la alteración del ecosistema propio, único y natural que constituye todo espacio rural (11, pág. 15).

El espacio rural, dentro del desarrollo regional español, no se ha estudiado lo suficiente, y cuando se ha tratado como en el III Plan de Desarrollo (15, pág. 266), su ordenación siempre se ha manifestado en contradicción con el interés de la mayoría de agricultores, que están viendo cómo la ciudad se hipertrofia y, en su crecimiento desorbitado, invade las mejores tierras agrícolas que la rodean, y la agricultura, como modo de producción y, sobre todo, como tipo de vida, va poniéndose más difícil por el incremento excesivo de los costos, por la oscilante renta de la tierra y por el alza de los precios de los *inputs* y el bajo rendimiento de los *outputs*.

El pragmatismo desarrollista sobre el espacio se ha traducido en varios elementos comunes, que tienen una incidencia acorde según las circunstancias y coyunturas socio-políticas de cada comarca. El crecimiento industrial, el desarrollo urbanístico y residencial y la consecuencia inmediata de ellos, la contaminación, son los factores, junto con el turismo, más responsables de la disminución acentuada del espacio agrícola.

II.1. *El caso de la Plana de Castelló*

La comarca de La Plana constituye un escenario paisajístico de características físicas definibles en términos de climatología (17, pág. 17), geología y de disponibilidades de agua, que la hacen apetecible, sin contar con los factores humanos, a cualquier actividad económica. El ataque secundario y terciario en el espacio rural comarcal ha alterado el equilibrio ecológico y agrícola de la zona y, en concreto, está destrozando la huerta del Millars, que representa una riqueza natural irrecuperable en razón de su historia y de su identificación tierra-agua, que es un verdadero derecho real y secular que no se puede alinear, ceder o alquilar (7, pág. 2). Esta intersección tierra-agua ha sido una de las causas más determinantes en la ubicación de factorías dentro de la zona de huerta, ya que el derecho al agua iba intrínsecamente unido al disfrute de la tierra.

El análisis del espacio comarcal de La Plana, incluida la huerta tradicional del río, a través de las distintas ocupaciones no rurales del espacio, permitirá considerar el alcance y

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

el peso específico de cada actividad dentro del conjunto para poder definir la orientación económica predominante.

II.1.1. *El sector industrial*

La zona industrial de la comarca, en su ubicación preferencial, ha sido clara y contundente al localizar toda la industria en las mejores tierras de huerta o en sus inmediaciones. Y las causas son bien conocidas: accesibilidad a los consumidores reales o potenciales, beneficios sobre las economías externas ya creadas, disponibilidad de mano de obra e infraestructura viaria adecuada y precios de la tierra a la baja por la coyuntura naranjera desfavorable de la última década.

El ataque industrial, además de ser el más espectacular por la imagen de fábricas e instalaciones consumidoras en grandes dosis de espacio agrícola, lo es también por la magnitud de las cifras:

Almassora	Pol. Industrial Millars	602,40 haneg.
Castelló	Pol. Industrial Serrallo	2.433,36 haneg.
Vila-real	Pol. Industrial Suroeste	2.437,00 haneg.
TOTAL		5.472,76 haneg.

Fuente: Ayuntamientos P.G.O.U.

Estas cifras representan tan sólo las tres concentraciones más importantes de la comarca, y aun así alcanzan 456,06 hanegadas. Pero si a esta superficie se le añaden las zonas industriales creadas al amparo de las anteriores, de las vías de comunicación básicas y las trasladadas del centro de las ciudades a la periferia, llegamos a un espacio ocupado por la industria de 12.185 hanegadas (12, pág. 138), que representa el 9,7 % de las tierras de huerta consumidas, o lo que es lo mismo, el doble de espacio rural consumido por el Plan Sur de València, o en el mismo sentido, una superficie industrial tipo de Gran Bretaña (8, pág. 222).

La industria química pesada de la comarca —central térmica, Petromed, Campsa, planta caproláctama— ha encontrado en la zona rural costera el medio óptimo para su instalación, ya que la facilidad de importación y exportación de productos por vía marítima y el espacio agrícola de marjal con abundante agua y buenos precios de suelo fueron muy idóneos para su localización (mapa 4).

II.1.2. *El sector residencial y turístico*

La Plana, con la segunda mitad del siglo, ha conocido un crecimiento demográfico relevante y acelerado que ha llevado a duplicar la población de la comarca al pasar de 97.021 habitantes en 1940 a los 194.853 en la actualidad (14, pág. 118). Es decir, en cuarenta años ha habido un índice de crecimiento anual acumulado del 16,39 % en las cinco poblaciones que conforman el núcleo principal de la comarca.

Esa expansión demográfica, consecuencia del desarrollo económico, ha tenido dos vertientes complementarias: la primera, residencia para los obreros venidos de otras regiones, y la segunda, residencia de esparcimiento para la mayor parte de los naturales del país. Ambos elementos han tenido unos espacios de preferencia según las necesidades o la renta per cápita, pero en todo caso han consumido mucho espacio agrícola, como demuestra el siguiente cuadro:

Estas 1.378 hanegadas o 115 hectáreas son simplemente una muestra insignificante del verdadero recorrido viario de La Plana. Sin embargo, aunque sólo estudiemos el caso de la huerta, podemos valorar en su fondo y forma la tremenda incidencia de las vías de comunicación en la organización del espacio y en el consumo de espacio rural, que no solamente es ocupado por ellas, sino por todas sus secuelas que le acompañan rápidamente, como las naves industriales que las jalonan en la totalidad de su recorrido.

El caso más espectacular, sin duda alguna, es el protagonizado por la A-7. Nacida al amparo de la Ley de Autopistas, de 19 de marzo de 1972, tuvo bien definido desde un principio sus objetivos prioritarios: trazo rectilíneo, buena situación y localización en una zona costera densamente poblada y con una larga tradición agrícola e industrial exportadora.

En el momento de su construcción, 1974, al contrario de lo sucedido en toda Europa, y en concreto en Alemania (5, pág. 380), no se planteó seguir la fórmula de relacionar la construcción de la autopista con una profunda concentración parcelaria. Más bien al contrario. Aquí lo único que ocasionó en materias de estructuras agrarias fue la multiplicación de la red parcelaria al disminuir el número absoluto de parcelas por propietario, al mismo tiempo que destruía caminos, acequias, etc.

Otros casos parecidos son la variante de la CN-340 a su paso por Vila-real, el gaseoducto Barcelona-Paterna, que alimenta de gas natural la industria azulejera de la comarca, y la realización de la vía doble en el trayecto ferroviario entre Sagunt y Castelló. Todas estas infraestructuras, por inercia, se han complementado y añadido a las anteriores ya existentes y no han hecho más que agudizar la situación preocupante de la agricultura de la comarca. En una palabra, para abastecer de infraestructuras a los sectores industriales y urbanos, autóctonos o alóctonos —Ford, IV Planta Siderúrgica—, no importa romper el equilibrio productivo, porque, entre otras razones, se acude a la expropiación forzosa y a los precios obligados e inamovibles que, por ejemplo, oscilaban, con el gaseoducto, entre las 50 ptas/m² por erial a las 330 pesetas de las clemenules.

II.1.4. *El precio de la tierra y el barbecho social*

Todos los fenómenos anteriores que tienen como denominador común la especulación de suelo rural para colonizarlo con otras actividades totalmente urbanas y desarraigadas del medio, se han visto favorecidas en su deseo de instalación por los efímeros resultados económicos de la agricultura y, en particular, por la poca rentabilidad de la citricultura de la comarca en las condiciones hoy existentes. En efecto, frente a la crisis de precios, de mercado y de estructuras productivas, la agricultura de la comarca ha optado, entre otras alternativas,⁵ por las soluciones del llamado «no cultivo», es decir, realizar simple y llanamente las faenas de mantenimiento indispensables para poder llegar a la recolección, abandonando a propósito las de perfeccionamiento y mejora de la producción por el alto valor directo de estas actividades, y también por la otra solución, más drástica y definitiva, conocida como «barbecho social», que es la traducción literal del vocablo originario francés «jachère sociale».

⁵ Además de las alternativas señaladas, la más socorrida es la denominada «Agricultura a tiempo parcial». Ésta, por permitir la alternancia entre un trabajo agrario, muchas veces heredado o mantenido por compromiso social, y un trabajo de la industria o de los servicios, que es el de ocupación principal en tiempo y renta, es la predominante en el panorama rural de La Plana.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

Almassora	Playa Benafeli	426 haneg.
Borriana	Zona marítima	1.198 haneg.
Castelló	Costa Azahar/Pinar	1.581 haneg.
Castelló	Polígono Rafalafena	318 haneg.
Nules	Zona de playa	1.562 haneg.
Vila-real	Polígono Santa Águeda	41 haneg.
TOTAL		5.126 haneg.

Fuente: Ayuntamientos P.G.O.U.

Como se puede apreciar, dos han sido los lugares escogidos para el crecimiento de las ciudades o de las zonas residenciales turísticas, ya que, respectivamente, éstas se han localizado en las partes orientales de los casos urbanos y en las zonas costeras regadas por los marjales. Además, hay también otras zonas donde la proliferación de «masets» (10, pág. 4) o casas de campo, como en la ribera del Millars o en la parte alta de la marjal regada por el río, han ocupado una gran cantidad de tierra agrícola inmejorable, que en su totalidad ha sido transformada en un espacio urbano homogéneo con su infraestructura viaria y de servicios, y que en el mejor de los casos este espacio se ha convertido en una «agricultura del ocio».

Una característica diferenciadora se puede apuntar entre ambas formas residenciales a la hora de consumir espacio rural. Mientras que la residencia turística consume más espacio por habitante y familia —370 metros cuadrados—, la residencia básica familiar, al crecer en altura y no en forma horizontal como la anterior, lo hace en menor grado, ya que sólo ocupa por familia menos de la mitad que la anterior —95 metros cuadrados.

II.1.3. *Las vías de comunicación*

Son desde un primer momento uno de los elementos más determinantes en el inicio de la acumulación de factores no rurales en el espacio agrícola tradicional. Su trazado requiere siempre un estudio bien matizado y compensado, ya que arrastran tras de sí toda una serie de ventajas en concepto de economías externas de escala que pueden ser trascendentales en la vertebración del territorio.

Las principales vías de comunicación de la comarca y su incidencia parcial, sólo exclusivamente ceñida a la huerta tradicional del Millars, es la siguiente:

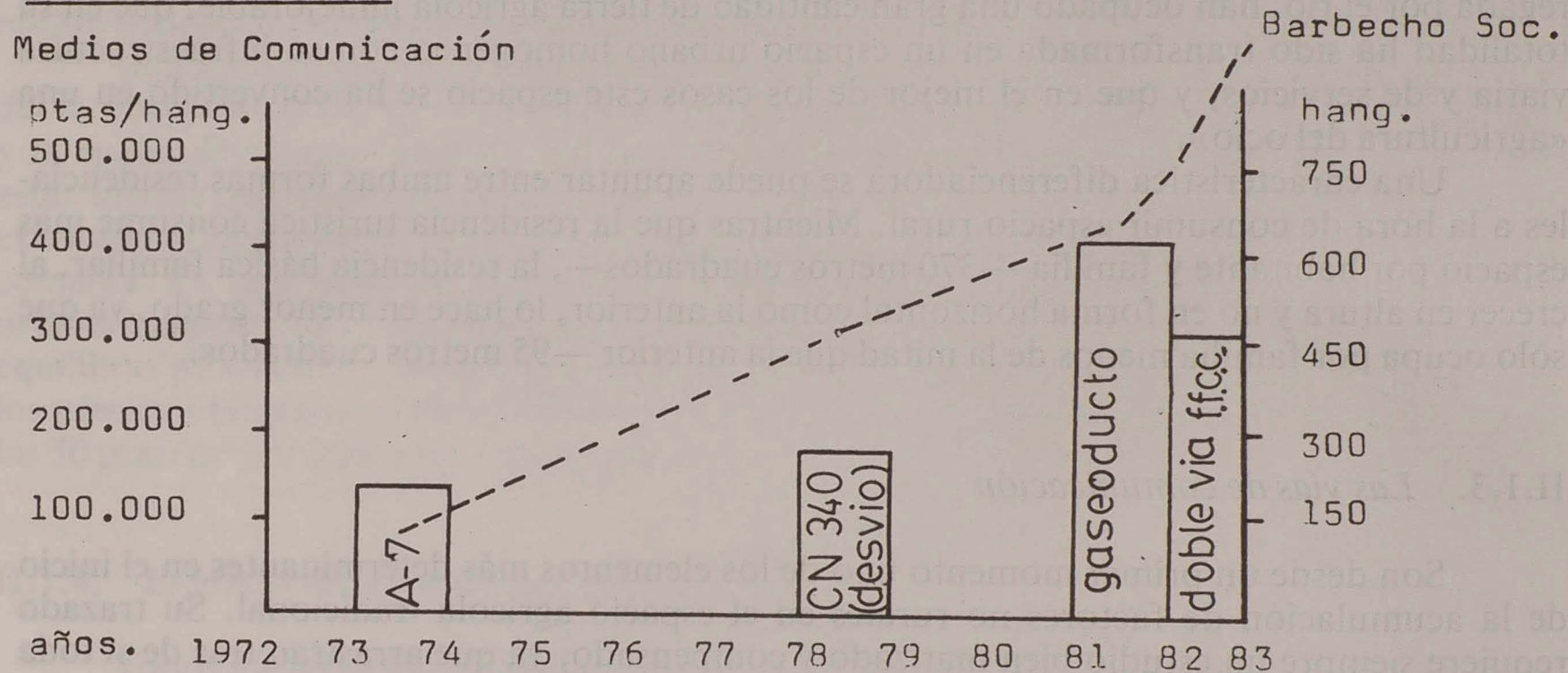
	Autopista A-7	CN-340	Vía doble Sagunt/Castelló
Almassora	—	—	—
Borriana	295 haneg.	—	57 haneg.
Castelló	—	—	48 haneg.
Nules	324 haneg.	—	18 haneg.
Vila-real	336 haneg.	185 haneg.	75 haneg.
Total Horta	955 haneg.	185 haneg.	198 haneg.

Fuente: Cámaras Agrarias. Elaboración personal.

Por él entendemos todas aquellas tierras que, al estar situadas en las inmediaciones, o a distancia prudencial, de los principales edificios, factorías industriales, zonas residenciales o vías de comunicación, están íntegramente abandonadas o semiutilizadas agrícolamente,⁶ en espera de un comprador en potencia que se fije en ellas para ocuparlas permanentemente en una actividad no agraria.

Esta situación que nos ocupa es el fiel reflejo del precio de la tierra. Frente a la poca rentabilidad del cultivo, la venta especulativa de la propiedad rústica es la solución definitiva. Los altibajos de las ventas tienen una relación proporcional y directísima con los valores de las campañas agrícolas de los años inmediatamente anteriores, por lo que los precios más usuales son muy difíciles de calcular. Sin embargo, una buena guía para aproximarnos a la problemática del precio de la tierra puede ser el dinero pagado por las sucesivas expropiaciones que las infraestructuras comunicativas e industriales han producido en la comarca de La Plana. El cuadro A nos da las cifras medias⁷ pagadas por hanegada y, al mismo tiempo, el índice de crecimiento del fenómeno «barbecho social».

C U A D R O A.



Fuente: Cámaras Agrarias. Elaboración personal.

Tres son las conclusiones más importantes que se desprenden del cuadro anterior. La primera, y principal, es que el precio de la tierra aumenta muy lentamente y con marcadas oscilaciones que no son más que el reflejo de los precios del mercado agrario. Dicho de otra manera, el precio de la tierra viene determinado, en última instancia, por las leyes de la propiedad y del comercio urbano. La prueba elocuente de lo dicho nos la ofrece el hecho de que son siempre las compañías privadas de transporte o comercio las que pagan las mejores cantidades económicas, porque nadie mejor que ellas conoce las diferencias de valores rústicos y urbanos. El agricultor mediano y el pequeño conocen bien este aspecto,

⁶ Muchas veces estas «tierras en expectativa» son cultivadas temporalmente a través de la actividad que podemos designar como «huerta de verano», y que comprende judías verdes y tomates.

⁷ Hay que tener presente que los precios del gas y del FFCC han sido por metro cuadrado básicamente y, por tanto, hay que comprender el mayor precio pagado. En todo caso, el árbol arrancado sumaba también dinero, puesto que representaba entre 5-10.000 pesetas más por unidad.

LA DUALIDAD ESPACIO RURAL-ESPACIO URBANO EN LA COMARCA DE LA PLANA

que nosotros encuadramos en la segunda conclusión, y recelan de las expropiaciones del Estado.

La tercera viene relacionada a partir de las consecuencias del precio de la tierra. A medida que aumenta su precio, las tierras vecinas de los cinturones periurbanos y de las zonas densamente ocupadas por factorías y vías de comunicación van dejándose de cultivar siguiendo una progresión geométrica acentuada. Este ejemplo de barbecho social tiene un ejemplo clarísimo en la zona suroeste de la capital de La Plana. La faja de espacio rural comprendida entre la CN-340/FFCC/antiguo tramo de la CN-340 y el camino paralelo a ésta, «Pi Gros», constituye, como se puede ver en el mapa 4, la zona más castigada por el fenómeno hasta el extremo de no encontrar en toda esta faja de espacio agrícola citrícola una hanegada cultivada de la manera más corriente y común en la comarca. Las eras con desperdicios urbanos, naranjos abandonados y baldíos aprovechados para la localización de los llamados «grupos»,⁸ alternan con talleres industriales y de servicios de una manera totalmente anárquica, ya que el eje organizador del espacio aquí tiene el nombre de especulación rústica.

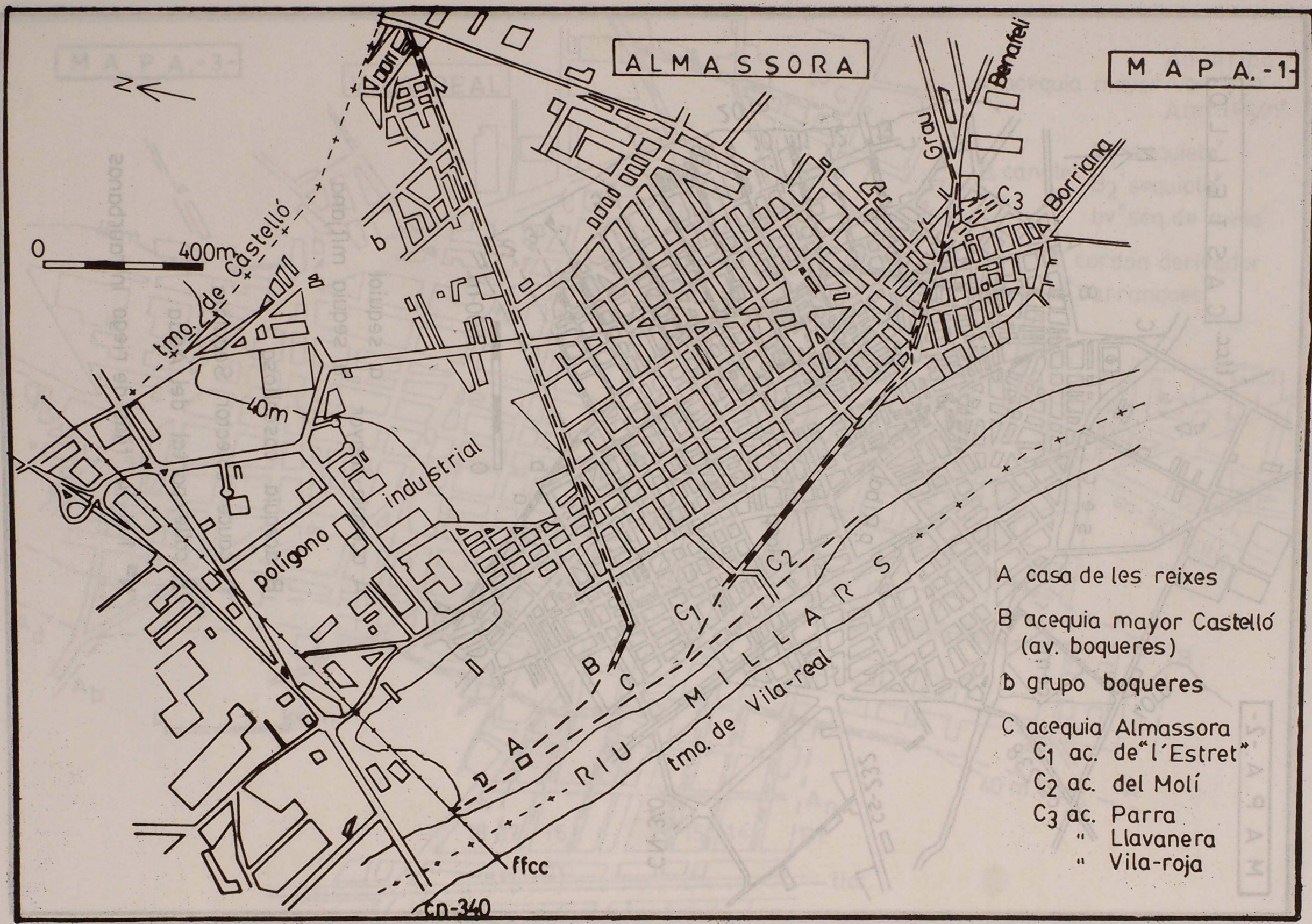
En resumen, pues, tenemos que, solamente cuantificando los fenómenos analizados, llegamos a un total de 11.937 hanegadas colonizadas por el espacio urbano en un tiempo medio de 10 años para toda la comarca, lo que significa una reducción del espacio del 4,2 % , y que en el caso de la huerta tradicional del Millars aún es mucho más acentuada en superficie, porque la ocupación no agraria de su terrazgo ya alcanza el 12 %. Es decir, que si el ritmo de crecimiento económico y de sus consecuencias espaciales no tuviese límite, en un plazo de 50 años nos quedaríamos sin huerta regada por el río y con un espacio rural comarcal asfaltado, colonizado por el cemento de una manera incontrolada y con una personalidad y unas señas de identidad totalmente falsas y postizas, ya que en él, como empieza a ser realidad, lo rural sólo es fachada y, además, amenaza ruina y demolición según el esquema de vida urbano.

8 En este corto y estrecho espacio se encuentran los llamados San Andrés, Ntra. Sra. de Lourdes, Sagrado Corazón de Jesús y San Bernardo. Sobre la antigua CN-340, los tres primeros y lindante con el camino del «Pi Gros» el último, todos ellos albergan a unas 150 familias obreras inmigrantes que encontraron en este espacio suburbano el puesto de trabajo y la vivienda allá por los años 1960.

BIBLIOGRAFÍA

- BURRIEL DE ORUETA, E. L.: «Desarrollo urbano de Castellón.» *Estudios Geográficos*, núm. 123. Madrid, 1971.
- CHUECA GOITÍA, F.: «Breve historia del urbanismo.» Alianza Editorial, Madrid, 1978, 5.ª edición. 1.ª, 1968. 243 páginas.
- DOMINGO PÉREZ, C.: «La Plana de Castellón. Formación de un paisaje agrario mediterráneo.» Caja Ahorros de Castellón, 1983, 308 páginas.
- DOÑATE SEBASTIÁ, J. M.: «Evolución urbana de Villarreal.» Datos para la Historia de Villarreal. T. I. Villarreal, 1973, págs. 145-163.
- GAVIRIA, M.: «La autopista peligrosa para la huerta. Las autopistas y la población de un territorio.» Informe: Ni desarrollo regional ni ordenación del territorio. El caso valenciano. Ed. Turner. Madrid, 1974, págs. 385-397.
- GIMENO MICHAVILA, V.: «Las calles de Castellón.» Imprenta Juan Mas, Castellón, 1930. Premiada en Juegos Florales de Valencia de 1928.
- JUNTA DE AGUAS DE LA PLANA. «Dictamen del Consejo de Estado.» Castellón, 1952.
- JOHNSON, J. H.: «Geografía urbana.» *Oikos-Tau. Elementos de geografía*, núm. 3. Barcelona, 1974, 279 páginas.
- LEFEBVRE, H.: «La producción del espacio.» Informe: Ni desarrollo regional ni ordenación del territorio. El caso valenciano. Ed. Turner. Madrid, 1974, págs. 112-124.
- LÓPEZ GÓMEZ, A.: «Los masets de Castellón.» *Cuadernos de Geografía*, núm. 11. Departament de Geografia de València. 1972, págs. 1-6.
- MARGALEF, R.: «Ecología.» Ed. Planeta. Barcelona, 1981, 245 páginas.
- OBIOL MENERO, E. M.: «El reparto del agua del río Millars en La Plana: origen y distribución.» *Revista Millars*, núm. IX, 1984. Colegio Universitario de Castellón (en prensa).
- OBIOL MENERO, E. M.: «L'aprofitament de l'aigua a l'horta del riu Millars.» Tes. Licen. Departament de Geografia de València, 1983, 160 páginas.
- ORTELLS CHABRERA, V. M.: «Evolució de la població absoluta a La Plana de Castelló.» *Estudis Castellonencs*, núm. 1. Castelló, 1983, págs. 315-365.
- III PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL. Madrid, 1972-1975. Ministerio de Obras Públicas. Ministerio de la Vivienda. 501 páginas.
- PREVASA: «La ordenación espacial.» *Estudios básicos para la organización del territorio de la C. V.*, Vol. VIII. Caja de Ahorros de Valencia, 1982.
- QUERADA SALA, J. J.: «Castellón. Precipitaciones y radiación solar.» Ayuntamiento de Castellón, 1982, 39 páginas.
- RAMÓN DE MARÍA, P.: «El repartiment de Borriana i Vila-real.» *B. S. C. C.*, 1935. *Obra de Investigación histórica*, núm. IX.
- SANCHIS GUARNER, M.: «Tipus estructurals de les poblacions valencianes.» *Obra completa*. Vol. I. Valencia, 1976, págs. 125-159.
- TRÁVER GARCÍA, B.: «Historia de Villarreal.» Imprenta Botella. Villarreal, 1909, 671 páginas.

Nota del autor: He de agradecer al profesor y amigo Vicent Ortells Chabrera el esquema básico de la cartografía del trabajo.



M A P A . - 2 -



A. acequia mayor a. sequiol
 b. sequia mitjana

B. acequia coscollosa

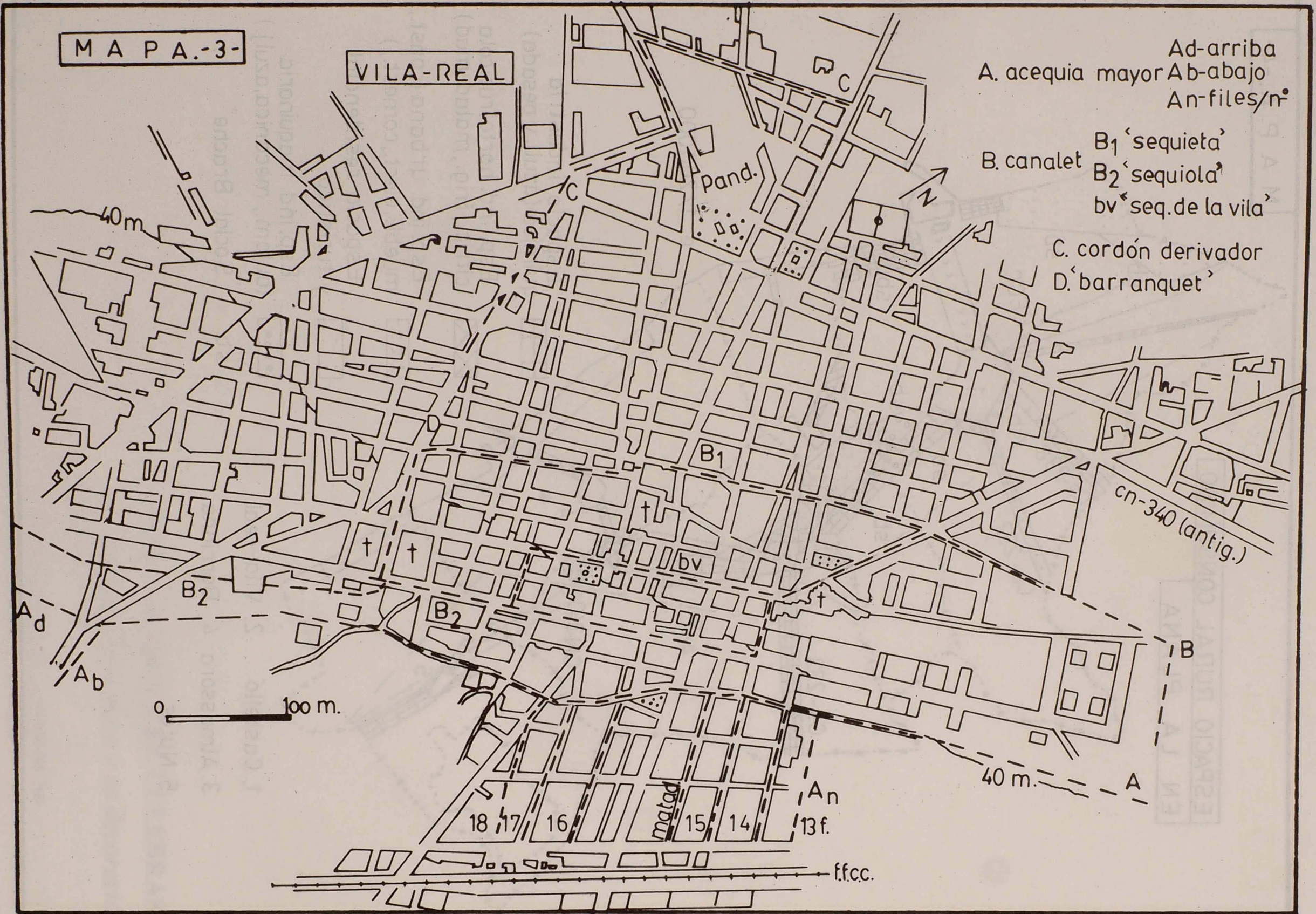
C. cauce colector Sequiota

P. calle/portal del Agua

N^{os} 1 al 14 filas de riego intraurbanas

M A P A . - 3 -

VILA-REAL



Ad-arriba
 A. acequia mayor Ab-abajo
 An-files/nº

B. canalet
 B1 'sequieta'
 B2 'sequiola'
 bv 'seq. de la vila'

C. cordón derivador
 D. 'barranquet'

— 397 —

0 100 m.

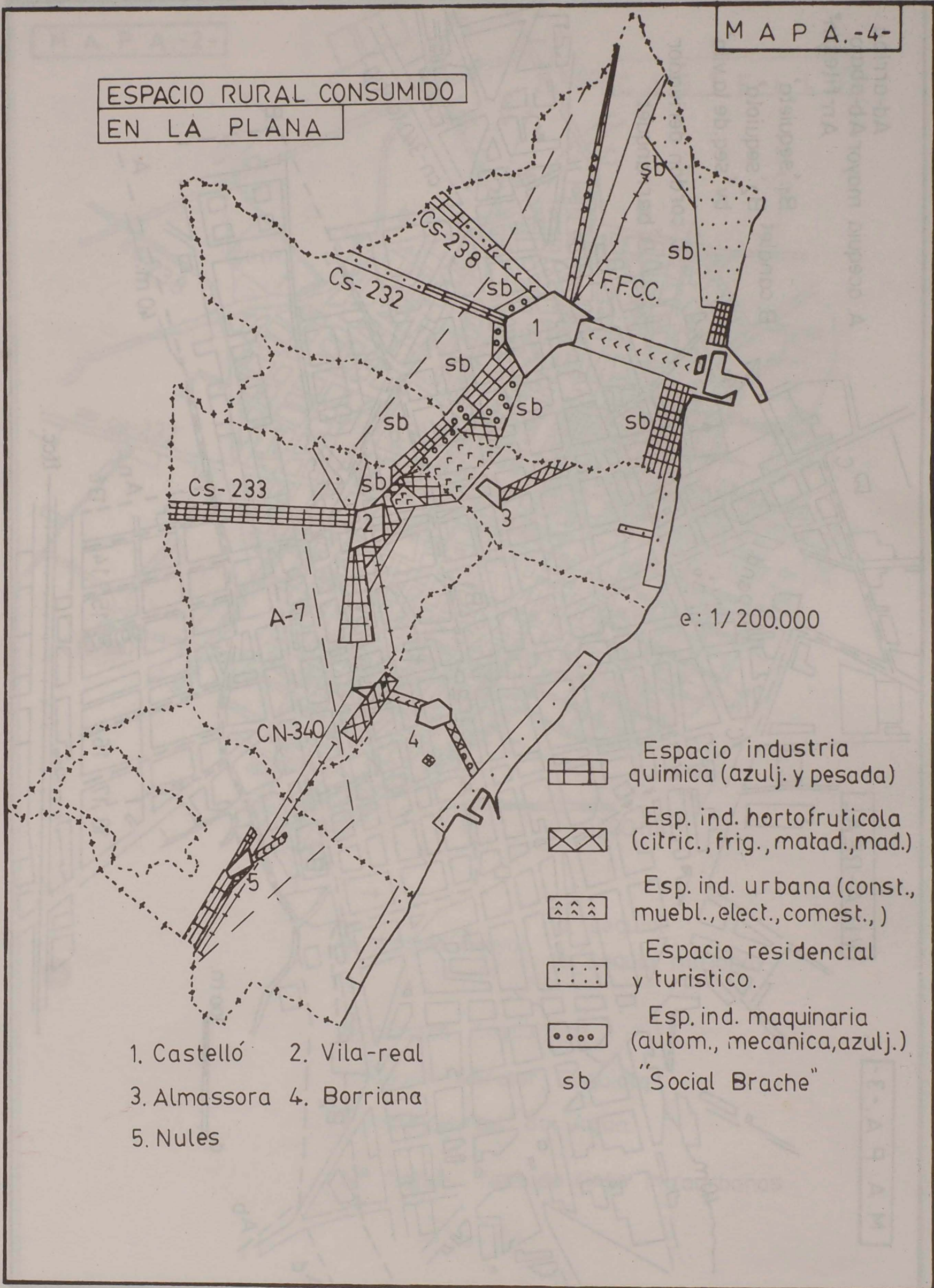
40 m.

18 17 16 matad 15 14 13f.

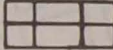
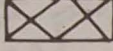
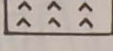
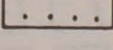
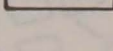

f.f.c.c.

cn-340 (antig.)

ESPACIO RURAL CONSUMIDO
EN LA PLANA



1. Castelló 2. Vila-real
3. Almassora 4. Borriana
5. Nules

-  Espacio industria quimica (azulj. y pesada)
-  Esp. ind. hortofruticola (citric., frig., matad., mad.)
-  Esp. ind. urbana (const., muebl., elect., comest.,)
-  Espacio residencial y turistico.
-  Esp. ind. maquinaria (autom., mecanica, azulj.)
-  sb "Social Brache"