

XÀTIVA: RENOVACIÓ URBANA I CONSERVACIÓ DEL PATRIMONI



Joaquim Corts Pérez

President de l'Associació d'Amics de la Costera - Institut d'Estudis Comarcals

TEMES D'HISTÒRIA LOCAL

VOL.IX

ÍNDEX

1. Introducció

2. Model de ciutat

- 2.1. Desenvolupament sostenible
- 2.2. Les ciutats compactes
- 2.3. Les ciutats disperses
- 2.4. Els problemes de la suburbialització

3. Elecció de model

- 3.1. La demografia
- 3.2. Els Plans d'Actuació Integral
- 3.3. L'activitat urbanística de Xàtiva en xifres

4. La incidència de les infraestructures en el model de desenvolupament

- 4.1. Antecedents històrics
- 4.2. Les carreteres i el ferrocarril
- 4.3. La barrera de l'AVE
- 4.4. Impacte sobre l'arquitectura de l'aigua

5. Els problemes de mobilitat

- 5.1. Vehicles que circulen per la ciutat
- 5.2. Desplaçaments tradicionals
- 5.3. Altres desplaçaments
- 5.4. Places d'aparcament
- 5.5. Els nous aparcaments públics
- 5.6. Experiències europees

6. Degradació de la ciutat històrica

- 6.1. Situació d'abandonament
- 6.2. Incidència del trànsit a la ciutat vella

7. Absència d'un Pla Especial de Protecció del Centre Històric

- 7.1. La ciutat històrica desprotegida
- 7.2. Nombroses infraccions urbanístiques
- 7.3. Absència de criteris

8. La situació dels elements singulars

- 8.1. Rehabilitacions aturades
- 8.2. Les noves zones d'eixampla i les instal·lacions industrials en desús
- 8.3. Els jardins històrics i el patrimoni moble

9. Arquitectura moderna

- 9.1. Els contorns de la ciutat
- 9.2. Integració de l'arquitectura moderna al nucli històric
- 9.3. Les zones d'eixampla
- 9.4. Espais públics

10. Consideracions finals

- 10.1. Pèrdua de centralitat
- 10.2. Les recomanacions del Master

1. Introducció

Ja fa temps, la Junta Directiva de l'Associació d'Amics de la Costera adquirí el compromís de manifestar públicament, amb l'assessorament previ que calgués, el seu punt de vista institucional sobre diferents aspectes relacionats amb la conservació del patrimoni històric xativenc i altres qüestions connexes (elecció de model urbanístic, problemes de mobilitat, etc). Aquest compromís, referendat unànimement en successives assemblees, rebia, a finals del 2005, l'empenta d'un esdeveniment celebrat a Xàtiva (gràcies, en bona mesura, a les gestions de l'Associació). Ens referim al curs *Xàtiva y la Costera: enclave territorial e interés patrimonial*, programat per la setena edició del *Master en Conservación del Patrimonio Arquitectónico* que periòdicament organitzen l'Ajuntament de València, la Generalitat i la Universitat Politècnica. La ciutat acollia, els dies 11, 12, 18 i 19 de novembre, als salons d'actes de la Mancomunitat i del Castell, les sessions d'aquest seminari, adreçat principalment a estudiants universitaris i professionals vinculats al món de la conservació i la restauració del patrimoni.

Diversos membres de l'Associació vam figurar (a títol personal o representant la nostra entitat) a la llista de docents que impartiren les classes. Cal destacar la presència de persones molt qualificades, com ara Carles Boigues i José Ignacio Casar (del Servei d'Arquitectura de la Conselleria de Cultura, Educació i Esport), José Manuel Despiu (de la Direcció General de Patrimoni), Ricard Sicluna (de l'Àrea de Promoció Cultural), Carmen Díaz i Amando Llopis (de la Fundació *La Llum de les Imatges*), Liliana

Palaia (catedràtica de Construccions Arquitectòniques de la UPV), Vicent Torregrosa (arquitecte i master TIPA), Antoni Vela (arquitecte municipal i master TIPA), Santiago Tormo (arquitecte tècnic i master TIPA), Juan Piqueras (catedràtic de Geografia de la UV), José Luis Madaria i Ángel Velasco (arqueòlegs)...

Al llarg de les sessions, hom revisà, de forma ben exhaustiva, tot el seguit d'aspectes que caracteritzen la realitat comarcal i ciutadana: la significació històrica de Xàtiva, el marc territorial, perspectives de desenvolupament, estratègies recents de recuperació del patrimoni, actuacions puntuals en diferents edificis i monuments històrics de la ciutat, actuacions previstes per la Fundació *La Llum de les Imatges*, etc. Els representants de l'Associació també tinguérem l'oportunitat de dir la nostra. Presentàrem, per exemple, dues ponències (amb anàlisis dels diferents factors que incideixen en la conservació del patrimoni: la presència d'infraestructures, els plans urbanístics, el marc normatiu...) i vam participar en una taula rodona. El present treball és, per tant, producte d'aquelles intervencions, de diverses aportacions (molt valuoses) dels altres participants i de les conclusions oficials del seminari, que més avant exposarem.

Amb el propòsit, però, de comptar amb un ventall d'opinions com més ample millor, férem arribar còpies del treball (encara en fase d'esborrany) a nombroses persones, per tal que ens remeteren els seus suggeriments. Entre els destinataris, hi havia socis i gent aliena a l'Associació (amb presència de professionals implicats als assumptes objecte de consulta). El nivell d'acord suscitat i l'aportació de matisacions, idees noves i rectificacions han reforçat



Sant Jaume de Compostel·la, exemple de ciutat compacta

els nostres punts de vista. Estem convençuts que el text aconsegueix els objectius que han guiat la seua redacció: fer un diagnòstic de la situació en què es troba la ciutat i participar al debat sobre política patrimonial i urbanística. Desitgem, per tant, que els lectors prenguen consciència dels problemes que pateix Xàtiva i exigisquen, a qui corresponga, llur solució immediata.

2. Model de ciutat

2.1. Desenvolupament sostenible

Generalment, tothom espera que els gestors municipals establisquen els criteris i els models que han de guiar el desenvolupament de la ciutat. Abandonar els esdeveniments públics a l'atzar dels interessos contraposats que conformen la vida ciutadana és, no cal dir-ho, una actitud irresponsable. L'absència de patrons d'actuació afavoreix l'especulació, el creixement

anàrquic i, sovint, la inseguretat jurídica.

Ara mateix, tenim a l'abast dos models de ciutat: el compacte i el dispers. Hom espera que el govern municipal atenga els requeriments del desenvolupament sostenible, avui universalment acceptat, i elegisca el model més respectuós amb els béns culturals i el medi ambient. Evidentment, les prescripcions d'aquests models no es poden aplicar en estat pur. La ciutat compacta emmurallada, per exemple, tal com s'entenia en època medieval, seria, a hores d'ara, un absolut anacronisme.

2.2. Les ciutats compactes

Les ciutats compactes tenen uns límits bastant definits, una frontera que separa clarament el seu final i l'inici de la ruralia. Tradicionalment, les ciutats mediterrànies, fins i tot les grans i mitjanes, han seguit sempre el model compacte. En aquestes ciutats, el creixement urbà, tant a les zones d'eixampla com a



Barriada perifèrica de Berkeley, Califòrnia, a la costa oest dels Estats Units de Nord-Amèrica

les barriades perifèriques obreres, es realitza de forma alentida. Aquesta lentitud consolida les relacions personals i afavoreix la creació de teixit social.

A la ciutat compacta, els habitants es coneixen, són veïns. Poden fer vida a l'àgora, com els antics grecs. Compten amb una enorme constel·lació d'espais públics: el carrer, la plaça, el parc, el casino, el forn, la botiga, el taller, el despatx, la confraria, el negoci, la societat musical o columbòfila... Els xiquets estan a recer dels pares. Van al col·legi pròxim. Llur socialització es completa en un escenari molt immediat: els carrers o les places dels seus barris.

A les comarques centrals del país, la proliferació

del model compacte ha dibuixat una estructura de ciutats mitjanes, reticular i policèfala, en què les urbs més grans (Xàtiva, Gandia, Alcoi) ocupen el centre de llurs respectives àrees d'influència¹. Aquesta estructura afavoreix una distribució eficient dels diversos sectors econòmics, un gran equilibri territorial (entre zones rurals i zones urbanes) i una enorme homogeneïtat demogràfica². Per desgràcia, aquesta situació, força idíl·lica, ha començat a degradar-se, sobretot a la zona litoral.

2.3. Les ciutats disperses

Les ciutats disperses no tenen uns límits precisos. Llurs fronteres es confonen. Formen enormes

¹ En efecte, l'àmbit d'influència de Xàtiva sempre ha estat, i encara ho és, molt superior als límits del seu terme municipal. El "Pla de Desenvolupament Urbanístic de la Comunitat Valenciana", publicat per la Generalitat Valenciana el 1995, adjudicava a Xàtiva la capitalitat d'un territori denominat Àrea Funcional nº 12, amb un total de 49 municipis, 28 Km² de superfície i 125.000 habitants. Aquest territori inclou els municipis de la Costera (la capitalitat natural dels quals ja ostentava tradicionalment) i altres vint-i-set municipis pròxims, adscrits a comarques limítrofes (la Canal de Navarrés, la Vall d'Albaida, la Safor i la Ribera Alta).

² Haggett, P. i Chorley, R. han estudiat aquests processos a *La Geografía y los modelos socio-económicos*, Ideal, 1971. Veieu també Goodall, B. (*La economía de las zonas urbanas*, Ideal 1977) i Richardson, H.W. (*Economía regional y urbana*, Vicens-Vives, 1973).



Xalets adossats als Plans d'Actuació Integral del Camí la Bola

extensions urbanitzades (connurbacions) en què desapareix qualsevol vestigi de la ruralia o dels paisatges tradicionals. Les ciutats difuses van aparèixer per primer cop a l'Amèrica anglosaxona i a l'Amèrica llatina. Los Ángeles o México DF són exemples d'urbs totalment suburbialitzades. Europa, però, també féu aportacions importants als processos de suburbialització, com ara les colònies d'adossats (sorgides al segle XIX, a la Gran Bretanya, durant la Revolució Industrial) o els blocs de pisos dels nuclis dormitori.

Ja fa temps que les nostres ciutats s'estan americanitzant. La zona compresa entre València i Llíria, per exemple, ha esdevingut un enorme suburbi ple d'urbanitzacions amb milers de xalets adossats que envaeixen l'Horta Nord i el Camp del Túria. I el procés no sembla tenir aturador. A Xàtiva, el fenomen és més recent.

Les colònies d'adossats difuminen els límits de les nostres ciutats, suburbialitzant-les a velocitat de vertigen. Les classes mitjanes abandonen els nuclis

històrics. Les ciutats velles són ocupades ràpidament per una nova classe social marginal, composta bàsicament d'immigrants. Els suburbis, rics o pobres, escampen llurs tentacles per les perifèries urbanes, creant-se així enormes ruscs de ciutats difuses. Però la ciutat difusa no crea teixit social.

Els suburbis de la ciutat dispersa creixen molt veloçment. La celeritat amb què s'expandeixen dificulta la creació de xarxes socials. Els suburbis estan plens de desconeguts que treballen fora tot el dia (només hi pernocten). Els blocs o les colònies d'adossats no tenen escola, ni carrer de tota la vida, ni casino, ni societat musical, ni bar, ni forn... Com que no existeix la botiga del cantó, llurs habitants marxen dissabte a la gran superfície, a realitzar la compra setmanal, a fruir del lleure consumint.

2.4. Els problemes de la suburbialització

La perifèria de la ciutat difusa és perillosa. Hi proliferen els atracaments i els robatoris. Els lladres aprofiten tres factors que els són favora-



Problemes d'aparcament a la ciutat vella

bles: l'aïllament dels habitants, l'absència de relacions solidàries d'assistència mútua i la llunyania dels serveis de vigilància (les colònies d'adossats asseguren un futur esplendorós a les policies privades i companyies de seguretat).

La proliferació dels suburbis agreuja els problemes de mobilitat. Els habitants dels adossats necessiten el vehicle privat per a traslladar-se al centre urbà, que acull la major part dels serveis. Sovint, cal un vehicle per a cada membre de la unitat familiar. Aquesta aflluència de vehicles cap al centre provoca embussos i problemes d'aparcament.

Els xiquets no ho tenen fàcil als suburbis. Han d'acudir, utilitzant el transport escolar o el vehicle privat, a centres acadèmics allunyats de la seua urbanització on, probablement, no coincidiran amb xics i xiques veïns de colònia. Quan surten d'escola, els xiquets dels suburbis van a una acadèmia. Sovint, arriben a casa més prompte que els pares, que treballen tots dos i arriben molt tard (els horaris no permeten de conciliar el treball amb la vida familiar). Els

progenitors supleixen les absències proporcionant als nens tota mena de substitutius: jocs electrònics, televisió, ordinador...

Els xics i xiques de la ciutat difusa creixen en un ambient molt consumista. Manquen, però, de l'adequada socialització i de l'educació en valors que els haurien de proporcionar llurs pares. Són força individualistes. En ser adolescents, exigeixen la moto, primer, i el cotxe, després. En definitiva, la cultura de masses és l'únic referent d'aquests joves.

La suburbialització també té repercussions polítiques. El procés de suburbialització acaba amb les organitzacions veïnals i els moviments reivindicatius. Pot alterar la relació de forces al municipi. Tenim alguns exemples: a les darreres eleccions municipals de Lliria (al Camp del Túria), l'únic regidor d'una llista independent de "xaleters" esdevingué l'àrbitre de la situació política a l'ajuntament, donant el govern de la ciutat a la dreta (anteriorment, Lliria havia estat governada per una coalició d'esquerrers).



Solar amb deixalles a la zona alta dels carrers Santes i Ànimes

La suburbanització casa mal amb la conservació del patrimoni històric (tant artístic com arquitectònic). Quan els veïns abandonen el nucli històric, perden la vinculació sentimental que els hi lliga. Els nous habitants, immigrants majoritàriament, no se senten vinculats a un entorn aliè a les seues arrels culturals i que, a més, està molt degradat. Al capdavant, els principals monuments de la ciutat vella esdevenen illes voltades d'indiferència i situacions de marginació. La degradació del conjunt acaba degradant els seus elements constitutius.

3. Elecció de model

3.1. La demografia

Habitualment, la política municipal està subjecta a cicles. La força política que governa durant un d'aquests cicles elegeix el model de ciutat que millor

s'avé amb els seus interessos. Les possibilitats de dur endavant el model elegit dependran, però, de l'acceptació o del rebuig que inspire al conjunt de la ciutadania. Els actuals governants de Xàtiva semblen haver optat per un model de ciutat difusa sense gaire oposició ciutadana³.

El creixement demogràfic no justifica aquesta elecció. La ciutat passà de 23.755 habitants en 1981 a 24.790 en 1996, una taxa anual de creixement molt baixa. En 2005, la ciutat passà a tenir 28.222 habitants. La taxa de creixement continuava sent baixa; l'aparent remuntada del nombre d'habitants (el 13,5 % des del 1996) només s'explica per l' afluència d'immigrants.

A l'any 1996, Xàtiva comptava amb uns 11.350 habitatges i ocupava una superfície de 250 Ha (115 Ha. sense comptar els polígons industrials). En 2005, la ciutat hauria passat a uns 14.000 habitatges⁴ (amb un augment

³ L'activitat constructora a l'interior del nucli urbà (al carrer de la Reina, a l'avinguda d'Ausiàs March, al passeig del Ferrocarril...) pretén de consolidar la zona d'eixampla, edificant als solars que encara restaven buits.

⁴ Aquesta quantitat s'ha de manejar amb molta cautela. Com que l'Ajuntament sols ens ha proporcionat dades parcials, és impossible



Obres dels Plans d'Actuació Integral que estan executant-se a la zona del camí la Bola

del 23,4 % en relació a l'any 1996). L'expansió urbanística supera amb escreix les previsions demogràfiques. El model elegit, per tant, no respon a cap necessitat peremptòria; senzillament, assegura unes condicions òptimes per a fer bons negocis.

3.2. Els Plans d'Actuació Integral

La gestió del sòl, la seua urbanització i la promoció d'habitatges generen substancials beneficis. El negoci comença, habitualment, amb informació privilegiada sobre els plans de requalificació urbanística. Fins ara, el propietari dominant dels terrenys requalificats esdevenia agent urbanitzador (d'acord amb allò que estipulava la derogada LRAU) i podia desenvolupar un PAI (Pla d'Actuació Integral)⁵.

Un cop aprovat el PAI, es procedia a la urbanització i a la promoció d'habitatges. Si els terrenys es venien en aquest punt del procés, llur valor inicial podia multiplicar-se per 100, com a mínim. A l'increment del valor, calia afegir els guanys generats per la venda dels habitatges construïts. Ara mateix, cap altra activitat econòmica genera taxes de benefici tan elevades.

Per al cas de Xàtiva, aquests Plans d'Actuació Integral estan desenvolupant-se, com és natural, a les zones perifèriques de la ciutat. Alguns dels habitatges construïts seran ocupats immediatament per gent procedent del nucli històric o de les seues eixamples; la resta sortiran a la venda o al mercat (molt esquifit) de lloguer, generant noves plusvàlues (o l'expectativa

calcular la xifra exacta (els 20.202 rebuts de l'IBI que es posaren al cobrament en 2005 no serveixen de molt sense conèixer quants corresponen a edificis emplaçats fora del nucli urbà, quants a solars sense edificar i quants a places de garatge). Hem hagut de fer, per tant, una estimació indirecta en base a dades com ara les 1.392 llicències concedides entre els anys 2000 i 2005 o les vora 1.100 residències existents a Bixquert).

⁵ La LUV (Llei Urbanística Valenciana) manté els PAI (Programes d'Actuacions Integrades) i la figura de l'urbanitzador (articles 14, 22 i 39), variant-ne, però (articles 118, 119, 120 i 121), la regulació i els requisits que establia la derogada LRAU. Així, l'article 120 de la LUV distingeix entre urbanitzador i empresari constructor. Tot i ser difícil, en aquests moments, de calibrar l'abast d'aquesta reforma, diversos analistes han pronosticat que no acabarà amb els problemes provocats per l'anterior normativa.



Les tanques i els grafits ocupen la via pública en diferents indrets de la ciutat

d'obtenir-ne en el futur). Ara mateix, doncs, tota l'activitat constructora de Xàtiva remet al model de ciutat dispersa i suburbialitzada.

3.3. L'activitat urbanística de Xàtiva en xifres

En aquests moments, s'estan executant a Xàtiva diversos PAI a les zones del Palasiet, Camí la Bola (Bola I i Bola II), Pla de la Mesquita, les Pereres, Ferrocarril, Carraixet i les Foies (Foies I i Foies II, a Bixquert). Tots aquests PAI sumen un total de 618.403 m² edificables. Aquestes actuacions preveuen la creació de 5.153 habitatges, als quals s'han d'afegir els 198 de nova construcció als antics terrenys de RENFE i una xifra indeterminada producte de l'activitat promotora ordinària (especialment al carrer de la Reina, al passeig del Ferrocarril i a la zona del Molí Perico). També està en estudi la possibilitat de

desenvolupar un PAI a la zona de l'antiga *Papelera de San Jorge* (72.213 m²) i la creació d'un camp de golf a la zona de Bolvens, amb una urbanització de 1.618 habitatges. Parlem, per tant, de 7.500 o 8.000 nous habitatges, és a dir, d'un 65 % d'augment del parc residencial⁶.

Si afegim, a les xifres que s'acaben de donar, 1.118.448 m² destinats a usos industrials i terciaris⁷, tindrem 1.809.064 m² de nous terrenys urbanitzables (3.054.980 m², si sumem les zones sense aprofitaments privats, destinades a equipaments i usos públics). Existeix tanta demanda d'habitatge i sòl urbà a la ciutat? Doncs no. S'estan fent previsions per a una població de 50.000 habitants. L'oferta és excessiva fins i tot prenent en consideració la demanda de segona residència de naturals i forans (cada cop hi ha més estrangers, procedents de la Unió Europea –anglesos

⁶ Prenent com a punt de referència els 11.350 habitatges que hi havia a Xàtiva en 1996.

⁷ Durant la redacció d'aquest treball, l'Ajuntament aprovà, un dia abans d'entrar en vigor la LUV, el PAI Cànyoles, destinat a usos industrials, per tal de vorejar els nous requisits legals (l'article 120 de la LUV, per exemple, no permet que recaiga la doble condició d'urbanitzador i empresari constructor en la mateixa persona). Aquest PAI ocuparà uns 312.000 m² (317.101 m² si s'aproven les modificacions pendents).



Els autors de grafits han trobat un filó a les tanques de la plaça de la Bassa

sobretot— que s'estableixen a casa nostra). Una activitat immobiliària tan frenètica obeeix a altres raons. L'anunci de canvis imminents en la legislació urbanística (la Llei d'Ordenació del Territori –LOTPP–, amb la seua reglamentació, i la Llei Urbanística Valenciana –LUV–, aprovada fa poc a les Corts Valencianes) intensificà la febre constructora.

Ara no resulta rendible d'invertir capitals en activitats productives. La globalització i els processos de deslocalització han provocat la crisi dels sectors industrials tradicionals del País: el tèxtil, el calçat, les joguines... En aquests moments, els excedents de capital s'estan invertint en l'adquisició de sòl. Aquesta inversió produeix una taxa de benefici molt alta a curt termini (seria molt il·lustratiu, per exemple, conèixer el percentatge d'immobles buits, pisos i naus industrials, a l'espera de llogater⁸). Aquests moviments especulatius, però, provoquen efectes molt nocius. Exhaureixen un bé valuós i escàs, el sòl, provocant

múltiples problemes ambientals i socials: destrucció del patrimoni cultural i paisatgístic, encariment de l'habitatge...

4. La incidència de les infraestructures en el model de desenvolupament

4.1. Antecedents històrics

Des de temps molt antics, Xàtiva i la seua comarca han vist com travessaven el seu territori, d'un extrem a l'altre, múltiples infraestructures viàries (la Costera és el pas natural entre les terres valencianes i castellanen). En època romana, hi discorria un bon tram de la Via Augusta (el topònim de la Llosa de Ranes està relacionat amb aquesta via).

Més recentment, fins al segle XIX, hi passava el Camí Reial de Madrid, flanquejat per nombroses posades on s'aturaven els viatgers per a descansar i

⁸ L'única xifra fiable de què disposem correspon a l'any 2001. Llavors, hi havia a la ciutat 1.573 habitatges buits. Cal pensar que, en aquests moments, la xifra serà més elevada.



Aqueducte de la Torre d'en Lloris abans de construir-se, sobre el barranc de Barxeta, una plataforma per a l'AVE

canviar els animals de tir (els trajectes es feien en diligència). A la Costera de Ranes n'hi ha vestigis. A la Vall de Montesa, en queden exemplars ben conservats. Els més espectaculars es troben a la zona de “les Ventas”, al terme municipal de Moixent, molt a prop d'un jaciment ibèric, el Corral de Saus.

4.2. Les carreteres i el ferrocarril

Resseguint pràcticament el traçat de l'antic Camí Reial, es va construir la N-430, més tard ampliada i transformada en l'actual autovia València - Albacete. La N-340, procedent d'Alcoi, hi conflueix a les alçades de la Llosa de Ranes. Aquesta carretera esdevé travessia en arribar a Xàtiva. Encara avui, circula per la baixada del Carme, l'avinguda de Selgas, el jardí de Carme Pérez i la plaça de la Font dels Vint-i-cinc Dolls, creant nombrosos problemes de trànsit

(congestió i embussos). Els problemes s'agreuquen quan, per circumstàncies extraordinàries (la fira d'agost, per exemple), cal tancar aquesta travessia. Aquestes complicacions minvaran el dia que, finalment, es complete el tram oriental de la ronda de circumval·lació.

Més tard, a finals del segle XIX, penetrà el ferrocarril a la nostra comarca. La línia el Grau - Xàtiva (1854) fou un dels primers traçats ferroviaris de l'Estat. L'antiga estació de Xàtiva (actualment en ruïnes)⁹ es trobava a la zona de la plaça de bous, junt a l'actual línia d'Alcoi, molt lluny del centre urbà. Sembla que els trens que es dirigien a Madrid havien de recular per arribar-hi. Posteriorment, fou construïda l'actual estació i Xàtiva esdevingué un nus ferroviari important. En principi, el ferrocarril no suposava cap amenaça per al creixement de la ciutat. Els límits urbans no arribaven més enllà de

⁹ Al llibre d'actes dels plens municipals del 1858, es reflexa l'anècdota ocorreguda amb motiu d'un viatge a Madrid, des de València, de la reina Isabel II. Les autoritats municipals tenien pensat de retre-li un homenatge quan s'aturés a l'estació de Xàtiva. Tanmateix, com que el tren havia de recular, el cap de la companyia ferroviària decidí, per motius de seguretat, que el tren faria l'aturada a l'estació de l'Alcúdia dels Crespins. Els regidors dirigiren una carta a la reina, transcrita íntegrament al llibre d'actes, mostrant el seu empipament envers l'autor d'aquella decisió, per haver hagut de traslladar-se a la ciutat veïna a fer els compliments a sa majestat.



Estat actual de l'aqueducte, encaixat sota el viaducte de l'AVE

l'Albereda, amb dues excepcions: la baixada de l'Estació i la baixada del Carme.

A partir de la dècada dels seixanta del segle XX, però, en començar a consolidar-se la zona d'eixampla, al nord de l'Albereda, quedà clar que les vies (les línies València - Madrid i Xàtiva - Alcoi) anaven a estrènyer el creixement de la ciutat. A la segona meitat dels setanta, sorgiren dels cercles il·lustrats les primeres propostes per a resoldre el problema: soterrar les vies o establir un sistema de passarel·les. Aquestes propostes no tingueren gaire ressò i foren ràpidament oblidades. L'assumpte passà inadvertit fins i tot per al PGOU del 1985, que vorejà el problema en delimitar el sòl destinat a usos industrials, al nord de les vies.

4.3. La barrera de l'AVE

El traçat del Tren d'Alta Velocitat (AVE) ha tancat la qüestió. Les exigències tècniques del traçat escollit han obligat a fer una plataforma que en alguns indrets (a Novetlè, per exemple) supera els 10 m d'alçada i actuarà com una muralla infranquejable, des d'Annauir fins a la Torre d'en

Lloris. Si alguna vegada existí la possibilitat que Xàtiva ultrapassés la via fèrria i cresqués de forma radial, amb l'AVE, aquesta possibilitat està absolutament descartada.

A partir d'ara, els xativins estem condemnats a viure en una ciutat allargada com una llonganissa. I, si els seus límits difusos continuen allargant-se, l'extrem occidental de la ciutat acabarà arribant a Annauir, engolint de pas la vila de Novetlè. Com s'ha pogut arribar a aquesta situació? Les causes són, sobretot, de caràcter cívic. Només hagués estat possible d'aconseguir una solució alternativa, si la contestació social i política, en sotmetre's el projecte a informació pública, hagués estat molt forta (a la Ribera i a l'Horta, per exemple, l'oposició al traçat inicial, per part d'ajuntaments i moviments ciutadans, ha estat constant).

En comptes d'açò, però, el grup municipal del Partit Popular exigí que l'AVE passara molt a prop del nucli urbà i s'aturara a l'estació. Aquesta pretensió només podia respondre a dues raons: a la demagògia (l'AVE s'ha venut des de les instàncies polítiques i econòmiques com la panacea universal) o a la ignorància. Els trens



Elements de l'arquitectura de l'aigua, en aquest cas la sèquia de la Torre d'en Lloris, han hagut de ser modificats a causa del traçat de l'AVE

ràpids ho són, en bona mesura, perquè no tenen parades. Els actuals *Euromed* i *Alaris* a penes s'aturen a Xàtiva, Villena o Elda-Petrer. Per definició, l'AVE és un tren *intercity* que connecta grans nuclis metropolitans sense fer aturades intermèdies (“un avió que vola baix”, digué, fa uns anys, el ministre Borrell).

En tot cas, els partidaris de veure l'AVE aparcant a l'estació de Xàtiva haurien d'haver apostat pel soterrament de les vies, per tal d'evitar els problemes que provoca la solució que finalment s'ha adoptat (el soterrament haguera permès la creació d'un gran parc urbà que podia haver connectat la ciutat residencial amb l'espai destinat a usos industrials i terciaris). El govern municipal, però, es desentengué de qualsevol alternativa, sense que la seua actitud haja suscitat, fins ara, cap moviment ciutadà de contestació. Potser, perquè el manà de les indemnitzacions per expropiació ha estat molt repartit, com els premis menors de la loteria de Nadal.

4.4. Impacte sobre l'arquitectura de l'aigua

El traçat de l'AVE, ha tingut un enorme impacte

ambiental. El perfil tradicional de Xàtiva ha desaparegut. Una pantalla formada per les infraestructures, les construccions dels polígons industrials (on, des de fa poc, es permeten més altures) i les tanques publicitàries de conegudes immobiliàries i marques de menjar ràpid s'interposen entre l'espectador i una ciutat que, no ho oblidem, compta amb un enorme patrimoni històric.

L'AVE, finalment, ha tingut un impacte molt negatiu per a l'arquitectura de l'aigua, sobretot per a un dels seus elements més emblemàtics, l'aqüeducte de la Torre d'en Lloris, obra del segle XVIII, encara en ús, enllestida per tal de salvar el barranc de Barxeta. En un principi, el GIF (*Gestor de Infraestructuras Ferroviarias*) tenia previst d'enderrocar-lo. La mobilització ciutadana i la intervenció de l'administració autonòmica aconseguiren, però, d'aturar l'enderroc. Això no obstant, la plataforma de l'AVE ha afectat molt negativament la seua visió (a partir d'ara, romandrà encaixat sota el viaducte).

Quant als altres elements de la arquitectura de l'aigua (sèquies, sifons, alcavons, partidors...),



El trànsit i l'aparcament excessiu degraden espais emblemàtics com ara la plaça del Mercat

pateixen per enèsima vegada les conseqüències del nou traçat ferroviari (les han patides sempre que han destorbat el traçat de les diferents infraestructures). En perdre's qualsevol d'aquests elements, desapareixen també els topònims corresponents i acaben ressentint-se la història i l'etnologia de la comarca. Es ressent, en definitiva, la nostra memòria col·lectiva.

5. Els problemes de mobilitat

5.1. Vehicles que circulen per la ciutat

En febrer del 2005, la ciutat tenia un cens de 18.559 vehicles, classificats en diferents categories (ciclomotors, motocicletes, autobusos, camions, tractors i turismes). Com és lògic, el nombre major, 12.956 vehicles, corresponia a l'apartat de turismes. Si relacionem aquest parc amb el nombre d'habitants, Xàtiva disposava, a l'any 1991, de gairebé un vehicle per cada dos habitants (0,477). Aquest índex, en principi molt elevat, ho és encara més si el comparem amb la mitjana comarcal (0,432) i provincial (0,293).

En 1995, la mitjana va pujar a un 0,482; en 2005, a un 0,658 (la xifra podria ser major si es consideraren els vehicles amb matrícula estrangera). Si prenem com a base dels càlculs el nombre d'habitants majors de 18 anys (21.658, segons el cens de les darreres eleccions municipals), l'índex (0,857) s'aproximaria al vehicle per persona (és a dir, tants vehicles com membres adults de cada unitat familiar).

La policia local de Xàtiva féu, per a la memòria del vigent PGOU (aprovat l'any 2000), uns càlculs sobre el trànsit rodat que suporta la ciutat. Aplicant al cens de vehicles del municipi determinats percentatges, establí els trànsits de pas (uns 3000 vehicles) i els desplaçaments des de l'exterior (uns 8.000 vehicles). Sumant aquests 11.000 vehicles als 16.133 del cens d'aquell any, el nombre total de vehicles que circulaven diàriament per la ciutat era de 27.000. Si extrapolem aquestes dades al 2005 (amb un 14,5 % d'augment del parc mòbil i la major presència de vehicles amb matrícula estrangera), podríem afirmar que, a finals de l'any passat, uns 31.000 vehicles circulaven diàriament pels nostres carrers o buscaven aparcament.

5.2. Desplaçaments tradicionals

Segons la memòria del vigent PGOU, els desplaçaments rodats per la ciutat són de tres tipus: trajectes des dels diferents nuclis comarcals; trajectes des de la residència al lloc de treball (emplaçat, en molts casos als polígons industrials) i als centres educatius situats al NW del ferrocarril, de difícil accés per als vianants; trajectes amb origen i destinació exteriors a la ciutat, que usen el seu viari com a travessia (és el cas dels vehicles que circulen per l'avinguda de Selgas, travessia de la N-340, en direcció a Alcoi). Encara que molts nuclis comarcals disposen de transport col·lectiu, els trajectes a Xàtiva es realitzen prioritàriament en vehicle privat. La població que es desplaça des d'aqueixos nuclis quintuplica la de Xàtiva i és atreta pels diversos serveis que ofereix la ciutat:

- Bona part dels equipaments socioculturals i dels serveis administratius es localitzen en la meitat est del nucli urbà, concretament al districte Ciutat, al sud de la ronda del centre històric o al llarg de la mateixa, sobretot al seu tram central, la Albereda de Jaume I (que pot considerar-se, per tant, l'eix d'articulació d'aquesta classe d'equipaments).
- El 60 % dels equipaments docents es localitza també a la meitat est del nucli urbà, encara que, com ja s'ha dit, algunes instal·lacions educatives (el col·legi Claret o l'IES Simarro) estan situades al NW del ferrocarril.
- Quasi tota l'activitat comercial es concentra al primer tram de la ronda del nucli històric (Albereda de Jaume I) i en carrers del districte Ciutat i la primera eixampla pròxims a la ronda (Porta de Sant Francesc, Botigues, República Argentina, Baixada de l'Estació).

5.3. Altres desplaçaments

Als desplaçaments clàssics, caldria afegir, però, altres gens menyspreables, derivats dels nous hàbits

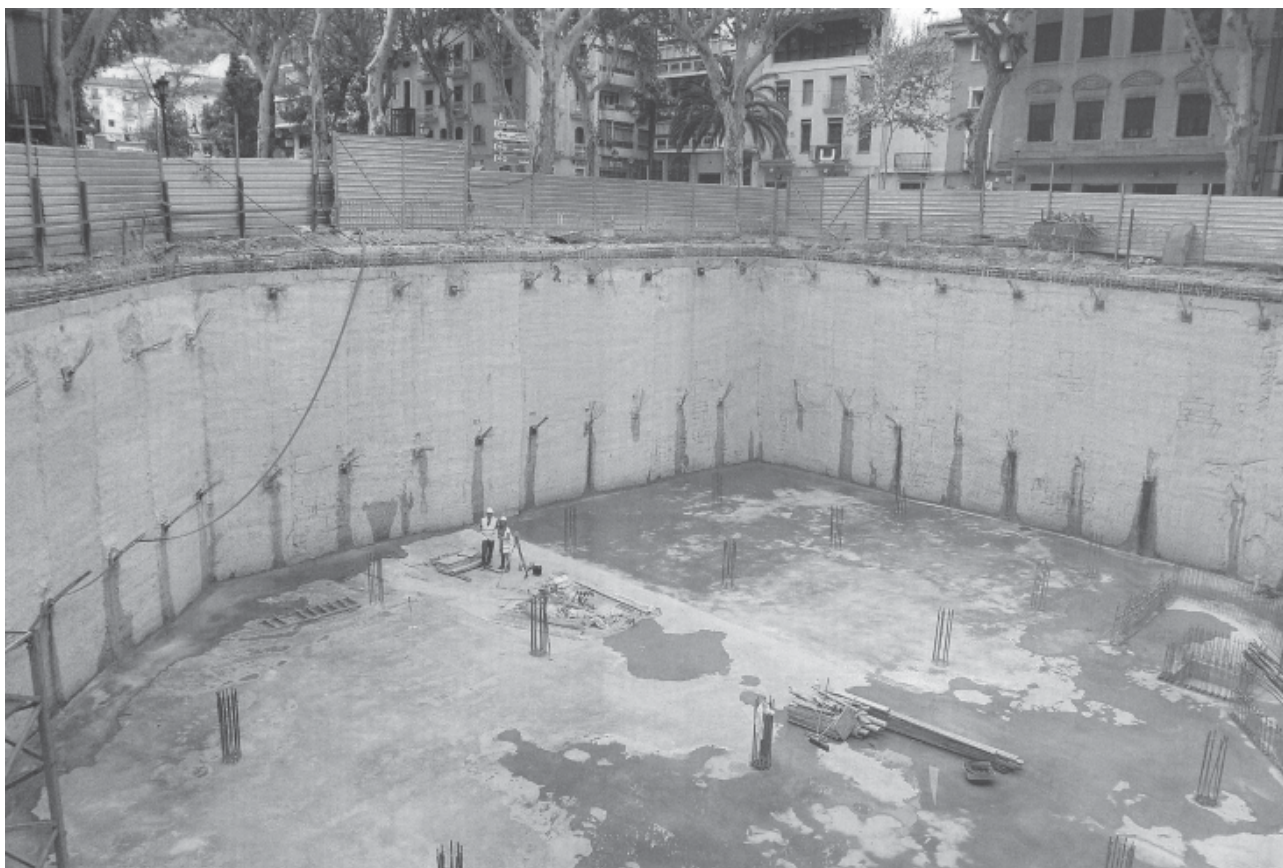
socials i del paper que compleix el vehicle en aquests hàbits. Els trajectes des de la segona residència, o des de la primera situada en zona allunyada del nucli urbà, són cada vegada més freqüents. Molta gent viu en zones residencials perifèriques (Bixquert, Camí la Bola, Novetlè), la qual cosa implica la necessitat de realitzar continus desplaçaments al centre.

Altres desplaçaments són provocats per les inèrcies establertes. Moltes persones utilitzen el vehicle per a realitzar trajectes curts. Per exemple, per a traslladar-se des de la zona de Ventura Pascual al centre urbà. Ací incideix molt el factor psicològic: hom percep que les distàncies entre els punts que s'acaben d'esmentar són enormes. Aquests trajectes, força freqüents, compliquen enormement la mobilitat i agreugen els problemes d'aparcament.

Finalment, ha sorgit un nou tipus de mobilitat. Es tracta dels desplaçaments que realitzen els joves, preferentment al vespre i a la nit dels caps de setmana. Cal diferenciar entre el joves que utilitzen ciclomotors i els qui utilitzen turismes (habitualment de grandària mitjana, encara que molt potents). Els primers provoquen nombroses situacions de perill per als vianants i una enorme contaminació acústica; els segons, que freqüentment també provoquen contaminació acústica, per l'elevat volum del seu equip de música, utilitzen els vehicles per a desplaçar-se als llocs de cita o a les zones d'oci. Tant els uns com els altres provoquen nombrosos problemes de trànsit: velocitat excessiva, aparcament indegut...

5.4. Places d'aparcament

D'acord amb les dades aportades pel PGOU del 1985, l'any anterior (1984), existien a la via pública, sense restricció que limités el seu ús, unes 4.000 places d'aparcament. D'aquestes, 980 estaven localitzades al centre històric i a l'Albereda, 920 als ravals i 2150 als eixamples. A més, la memòria del PGOU comptabilitzava altres 1.150 places en soterranis, baixos i garatges. En total, doncs, les places d'aparcament disponibles l'esmentat any eren unes 5.550.



Obres de construcció d'un aparcament al subsòl de la plaça de la Bassa

Des d'alehores, el nombre de places ha experimentat variacions. S'han creat 447 places en aparcaments públics: 200 places a l'aparcament de l'Albereda, 97 places al centre i 150 places junt a l'estació del ferrocarril (dades de la memòria del PGOU vigent). Existeixen 1.200 noves places d'aparcament en garatges, soterranis i plantes baixes (estimació aproximada).

Si a les 5.550 places existents en 1984 li restem unes 100, que s'han perdut a l'Albereda de Jaume I i altres vies, i li sumem les noves places, tindrem una xifra propera a les 7.000 places d'aparcament, xifra absolutament insuficient, si tenim en compte les dades sobre vehicles que s'acaben de donar. Encara que s'ha restringit el temps d'ocupació de les places a les vies més cèntriques mitjançant el sistema de l'ORA (700 a l'any 2000), el problema de l'aparcament segueix sent molt preocupant.

5.5. Els nous aparcaments públics

L'equip del Partit Popular, que governa la ciutat a l'actual cicle polític, manifestà, a poc de guanyar les primeres eleccions, la intenció d'impulsar la creació d'aparcaments subterranis. Es féu un primer, al subsòl de l'Albereda de Jaume I, i ara s'està excavant el segon, a la plaça de la Bassa. El primer alçà molta oposició, política i ciutadana; ambdós han tingut, a més, problemes legals. Ací, però, interessa destacar les seues característiques, la seua oportunitat i llurs repercussions, tant al trànsit com a l'entorn. D'altra banda, s'han iniciat les obres d'un tercer aparcament (en superfície i amb varies altures) al solar de l'antic edifici del Corpus (la Casa de les Roques), al carrer Sant Domènec, molt a prop de la plaça de Calixt III¹⁰.

Els tres aparcaments estan emplaçats al centre del nucli urbà: un a la primera línia d'eixample (a

¹⁰ Darrerament, la premsa ha anunciat els plans de l'equip de govern municipal referents a la possible construcció d'altres aparcaments subterranis (a la plaça de Sant Pere, per exemple).



Utrecht (Països Baixos) i Bolonya (Itàlia), dues ciutats que limiten l'estacionament de vehicles al nucli històric. Tan els holandesos com els habitants de l'Emília Romanya (i d'altres regions italianes com el Vèneto) utilitzen molt la bicicleta.

l'avinguda República Argentina), l'altre a la plaça de la Bassa (antiga plaça de la Forca), que separava la ciutat emmurallada del raval de les Barreres, un indret més cèntric encara que l'anterior, i el tercer en una zona de gran interès històric i artístic, amb tres monuments que gaudeixen de la màxima protecció (el convent de Sant Domènec, l'antic hospital i la col·legiata de Santa Maria).

Col·locar tres aparcaments en ple centre urbà és una invitació als conductors perquè hi penetren. Els aparcaments centrals provoquen un efecte reclam: els conductors, com que coneixen llur existència, se senten impel·lits psicològicament a dirigir-s'hi, agreujant els problemes del trànsit: congestió, embussos, contaminació atmosfèrica i acústica... En definitiva, es dona tot el protagonisme al cotxe i se'n ressent la qualitat de vida dels ciutadans.

D'altra banda, els aparcaments subterranis tenen

un impacte molt negatiu sobre el medi i sobre el patrimoni. L'aparcament de l'Albereda, per exemple, afecta dos espais verds: la pròpia Albereda, amb un conjunt d'arbres centenaris que veuen perillar la seua supervivència, i la Glorieta de José Espejo, un jardí històric. Quant a l'impacte sobre el patrimoni, cal dir que els tres aparcaments estan emplaçats en zones d'interès arqueològic: a l'Albereda quedaven restes d'un cementiri islàmic; a la plaça de la Bassa hi hagué uns banys àrabs; al solar del Corpus es conservaven uns arcs i la portalada de la Casa de les Roques. Hom tem que, en aquests casos, no s'haja complert allò que estableix la normativa sobre excavacions arqueològiques.

5.6. Experiències europees

Algunes experiències europees (a Bolonya per exemple) mostren com és possible de dissuadir els conductors d'entrar a la ciutat vella mitjançant el sis-



Algunes ciutats mitjanes d'Europa regulen el trànsit de forma força efectiva. A Gant (Bèlgica), no es permet la circulació de vehicles privats pel centre històric. Dues ciutats italianes, Orvieto (Úmbria) i Ferrara (Emília Romanya), han establert sistemes alternatius de transport. La ciutat umbra compta amb un tren cremallera. Ferrara promou l'ús de la bicicleta.



Deixalles i aparcament indegut al carrer Sant Rafael



Habitatge precari a la zona dels carrers Santes i Ànimes

tema de bucles. Algunes ciutats mitjanes o petites d'Itàlia (Perugia, Ferrara, Siena, Asís, Orvieto) han assajat una fórmula molt eficaç: aparcaments per a residents en patis interiors d'illa; prohibició de circular pel centre; creació, al perímetre de les ciutats, d'aparcaments públics en superfície (que, en tenir un cost inferior als subterranis, afavoreixen la creació de més places amb una inversió menor). Més a prop, Còrdova també assaja un sistema alternatiu de mobilitat basat a la bicicleta.

Aquesta fórmula també permet de reservar les vies del centre històric als vianants i potenciar l'ús de mitjans alternatius per a solucionar els problemes de mobilitat (el tren cremallera o l'autobús a Orvieto, les escales mecàniques a Perugia, les bicicletes a

Ferrara). Aquests sistemes milloren ostensiblement la qualitat de vida ciutadana. Als Països Baixos n'hi ha d'experiències semblants. I a casa nostra, tenim el cas de Morella, on recentment s'ha restringit dràsticament el trànsit per la ciutat vella.

6. Degradació de la ciutat històrica

6.1. Situació d'abandonament

La ciutat vella esdevé inhabitable pels factors que s'han enumerat més amunt, pel desequilibri entre els usos tradicionals i les noves activitats d'oci, i per l'escassetat d'ajuts a l'obra nova i a la rehabilitació d'immobles antics¹¹. En efecte, diversos serveis administratius i nombrosos

¹¹Com que la ciutat esdevé beneficiària de tots els objectes recuperats als solars (que no passen a propietat del titular del terreny), alguns tècnics consultats opinen que s'hauria de modificar la taxa per excavacions arqueològiques a les obres de nova planta. Tenint en compte que, en general, els habitants dels nuclis històrics disposen d'unes rendes molt baixes, caldria finançar aquestes excavacions mitjançant un cànon especial (una part proporcional dels ingressos per aquest concepte de totes les llicències d'obres del terme municipal).



La font de la plaça de Sant Jordi envoltada de cotxes



Els vehicles entrebanquen la visió dels monuments

establiments dedicats a activitats tradicionals (comerços, tallers, pensions, restaurants) han estat substituïts per locals nocturns (en contra d'allò que manifestava, el 1996, el llavors regidor de mercats: "Anem a convertir la plaça del Mercat en un gran espai cultural").

La fugida del comerç tradicional i la creació de les denominades "zones de copes" propicien el progressiu buidament residencial del centre històric. El fenomen es fa palès, sobretot, en determinades zones del districte Ciutat. Els immobles buits són ràpidament ocupats per immigrants estrangers que, sovint, hi viuen en condicions precàries.

La brutícia envaeix la ciutat vella. Pertot arreu es veuen pintades, papers, excrements, pixades, objectes abandonats fora dels contenidors del fem... Sovintegen els actes vandàlics de què, sovint, són víctimes els elements patrimonials. En general, el sector pròxim a

l'Albereda de Jaume I (plaça de la Trinitat, carrer Montcada, carrer Porta de Sant Francesc, plaça de la Bassa) es conserva millor que altres sectors més allunyats del centre. Algunes zones del Raval de Sant Joan (el jardí de Sarriers, per exemple) estan absolutament abandonades.

La desídia dels responsables municipals provoca la degradació progressiva de la ciutat vella, principalment en determinades contrades (part alta del carrer Enríquez, carrers Sant Cristòfol, Bruns, Fuente Terol, Tomás, Caldereria, Sant Agustí, Santes, Ànimes, Collar de la Coloma, places Auger, del Trinquet, del Mercat...) on sovintegen els solars sense tancar, plens de runa, i l'habitatge precari.

6.2. Incidència del trànsit a la ciutat vella

Les dades i xifres apuntats més amunt pinten un panorama caòtic i preocupant. Les principals vies de

la ciutat pateixen freqüents embussaments, sobretot en les hores punta; el nombre de vehicles indegudament aparcats, que freqüentment envaeixen zones per als vianants, és enorme; la contaminació acústica és molt elevada. Tots aquests problemes s'aguditzen al nucli històric, provocant una enorme degradació dels espais i elements més característics.

Habitualment, es permet aparcar al costat de monuments protegits, com la col·legiata de Santa Maria. Això impedeix la visió integral d'aquests monuments. També es tolera l'aparcament a les places històriques de la ciutat (Aldomar, Trinitat, Mercat, Roca, Santa Tecla, Sant Jordi, Sant Jaume, Sant Joan del Raval...). En moltes d'aquestes places hi ha fonts històriques que estan absolutament envoltades de cotxes (la font de la plaça Benlloch, per exemple, està afectada pel probable impacte d'un vehicle).

Vies emblemàtiques de la ciutat, que haurien d'estar reservades als vianants (eixos San Agustí - Siurana, Santa Tecla - Corretgeria - Calixt III, Sant Pere - Montcada...) suporten un trànsit intens que impedeix les passejades dels grups de visitants. Sovintegen els accidents de trànsit provocats per l'excés de velocitat, que provoquen danys a les persones i als edificis.

La contaminació acústica a la ciutat vella és molt elevada, entorpint la celebració de determinats esdeveniments culturals (concerts per exemple). La contaminació atmosfèrica provoca la degradació dels monuments més emblemàtics, tocats pel "mal de la pedra". Finalment, sovintega la col·locació de senyals de trànsit a les façanes d'edificis protegits, fins i tot dels declarats Bens d'Interès Cultural (BIC).

7. Absència d'un Pla Especial de Protecció del Centre Històric

7.1. La ciutat històrica desprotegida

Fa temps, es van publicar unes declaracions del regidor d'Obres i Urbanisme manifestant que, fins a

mitjan 2005, la ciutat no comptaria amb un Pla Especial de Protecció del Centre Històric. El regidor afirmava: "*con esta normativa, estará todo definido y cualquier persona que plantee una actuación sabrá enseguida qué puede hacer y qué no*". Doncs bé, som al 2006 i hom no disposa encara d'aquest instrument fonamental per a la conservació de la ciutat vella. No s'ha respectat, per tant, el termini que establia la Llei del Patrimoni Cultural Valencià. No s'ha pres, mentrestant, cap mesura provisional que assegure la protecció del conjunt històric, en compliment estricte del que disposa l'esmentada llei, que en tot cas s'hauria d'aplicar amb caràcter supletori en absència del Pla.

No s'ha promogut cap campanya informativa que, a més d'explicar el valor del nucli històric a veïns, promotors i constructors, determine clarament quines actuacions s'hi poden fer i quines no. No es prevenen les infraccions, reforçant els serveis d'assessorament i d'inspecció d'obres (per tal d'acabar amb la pràctica freqüent de computar la possible sanció econòmica, per infracció urbanística, a la partida de costos). No es difonen els valors del patrimoni històric de Xàtiva a través dels diversos mitjans: premsa, ràdio, televisió, tanques publicitàries...

7.2. Nombroses infraccions urbanístiques

L'administració municipal tampoc no té massa cura en complir i fer complir la normativa. S'hi cometen nombroses infraccions urbanístiques que romanen a la impunitat. El repertori d'actuacions privades irregulars és molt variat: obres sense llicència que afecten edificis històrics (cas, per exemple, de la torre medieval de Santa Tecla, a la plaça homònima), altures excessives, enderrocaments injustificats, actuacions que desvirtuen les tipologies tradicionals de façanes, sòcols, portes...

Es consenten edificacions amb altures, obertures, voladissos o línies de cornisa absolutament uniformes, que alteren el perfil constructiu del centre històric, caracteritzat per la gran varietat de volums, altures,



La casa nadiua del taquígraf Martí, la glorieta de José Espejo i la plaça d'Alexandre VI mostren el repertori de mals que pateix la ciutat vella: degradació, brutícia, peces valuoses destruïdes per actes vandàlics, deixalles a la via pública, vehicles que entrebanquen la visió dels monuments, col·locació inadequada dels contenidors...



Edifici amb obertures i línies de cornisa absolutament uniformes, que no respecta el perfil constructiu del centre històric i altera greument la visió del tram de muralles que es conserva a la plaça d'Espanya, entre els antics portals de València i de Cocentaina

tonalitats i textures. Aquest és el cas, per exemple, del bloc d'habitatges construït entre el carrer del Puig i les muralles de llevant, al final de l'avinguda de Selgas. I, molt aviat, pot haver un cas semblant al carrer Porta de Santa Tecla, on la demolició recent d'unes cases ha alterat la peculiar silueta de l'indret.

7.3. Absència de criteris

Les decisions dels actuals gestors municipals es caracteritzen, sovint, pel mal gust: s'instal·la mobiliari urbà adotzenat, o de característiques que el fan incompatible amb el seu entorn urbanístic, i es refan elements patrimonials desapareguts, variant-ne l'emplaçament, la cota, l'escala o els materials constructius (marbre o aplacats de pedra, per exemple, en comptes dels carreus originaris). Els fanals del carrer Sant Domènec, el safareig de la plaça de la Bassa i el portal del Lleó en són casos paradigmàtics.

En matèria de rètols, no es respecta allò que estableixen els articles 38, apartat e), i 39, apartat g),

de la Llei de Patrimoni Cultural Valencià: “Queda prohibida la col·locació de rètols i cartells publicitaris, conduccions aparents i elements impropis en els jardins històrics i en les façanes i cobertes dels monuments, així com de tots aquells elements que en menyscaben o n'impedisquen l'adequada apreciació o contemplació”; “S'establirà la normativa reguladora de la instal·lació de rètols anunciadors de serveis públics, de senyalització i comercials, que hauran d'harmonitzar amb l'entorn”.

Altres vegades, les actuacions municipals mostren una absoluta falta de criteri: la urbanització dels eixos Sant Agustí - Sant Domènec, Mossèn Urios, carrer Montcada i portal del Lleó s'ha fet utilitzant materials molt trencadissos, tant a la calçada com als elements que dissuadeixen l'aparcament indegut (els pilons de les voreres), la qual cosa crea problemes continus de manteniment. A la plaça de la Seu, ultra la peculiaritat que s'acaba d'esmentar, conflueix altra circumstància: s'han col·locat a la calçada unes llombardes blanquinoses que aviat mostraran les empremtes provocades pels pneumàtics dels vehicles.



Al carrer Montcada, el palau dels Sanç, d'origen medieval, mostra signes evidents de degradació

8. La situació dels elements singulars

8.1. Rehabilitacions aturades

Nombrosos edificis històrics, de titularitat pública o institucional, romanen sense rehabilitar (o, en altres casos, amb les obres de rehabilitació aturades). El castell, els palaus de l'Ardiaca i de l'Arquebisbe Mayoral, el convent de Sant Domènec, els banys àrabs del carrer Argenteria i l'ermita del Puig en són bons exemples. La situació de dos edificis, però, l'antic convent de Sant Domènec i l'ermita de la Mare de Déu de l'Encarnació (o del Puig), són particularment preocupants.

La rehabilitació del primer, que porta un ritme exasperantment parsimoniós, es troba a les primeres fases i, de moment, només afecta l'església. La recuperació o la reprimatgament d'altres elements, com ara el claustre gòtic, l'aula capítular o el refectori, no tenen data de realització (la Fundació *La Llum de les Imatges* no els ha inclòs dins del seu programa d'actuacions). La recomposició del claustre, però, hauria d'ésser prioritària. Dels diferents claustres

gòtics (malauradament escassos a terres valencianes) amb què comptava la ciutat, només en queda aquest. Caldria, per tant, recuperar-lo aviat.

Quant a l'ermita del Puig, situada fora ciutat (al turó homònim), la seua situació és absolutament peremptòria. L'edifici, bastit a finals del segle XIV, es troba en estat de ruïna (el seu col·lapse sembla imminent). Es tracta d'un edifici singular. A Xàtiva, proliferen molt les esglésies amb elements de l'anomenat "gòtic de conquesta" (arcs diafragma, enteixinats policromats i coberta a dues aigües). L'ermita del Puig, pel contrari, compta amb voltes de creueria i amb unes magnífiques claus (una d'elles amb un escut de la ciutat esplendorós). La pèrdua d'aquesta construcció seria del tot injustificable.

8.2. Les noves zones d'eixampla i les instal·lacions industrials en desús

Les zones d'eixampla i les instal·lacions industrials en desús, creades abans de la dècada dels cinquanta, també haurien d'estar protegides. Tanmateix, als



Edifici modernista d'una antiga destil·leria, al carrer de la Reina

darrers anys, s'han perdut elements valuosos, com ara l'edifici situat al xamfrà baixada de l'Estació -avinguda República Argentina (que alberga una entitat bancària), enderrocat i substituït per un de nou.

Entre finals del segle XIX i principis del XX, Xàtiva comptava amb nombroses instal·lacions industrials. Destacaven les destil·leries de licors (de *Requena e hijos*, Ricardo Sanz –que tenia sucursal a València, *La Habana*–, Rubio, Hilario Botella, Manuel García, Mompó), les fàbriques de gel i de gasoses, les fàbriques de rajoles hidràuliques, pedra artificial i taulells de José Ballester, al carrer Vallés, i Ramon Esplugues, al carrer Caldereria, la fàbrica de xocolata de *Hijos de Rafael Reig*, diversos molins a la zona de la baixada de l'Estació, carrer Escultor Esteve i carrer Dos Molins, tallers d'arts gràfiques...

La ciutat posseïa, a més, altres manufactures: la fàbrica tèxtil de Pascual Martínez Morcillo, a la plaça d'Espanya (denominada, posteriorment, fàbrica Muntadas); la fàbrica de sacs de Jaume Lloret, al carrer Hostals; la fàbrica de borra de Samuel Sanchis, a l'antic



La «Papelera de San Jorge», en estat d'absolut abandonament

molí de Rubio; la fàbrica de sabó i lleixiu d'Alcaraz, al carrer de la Reina; la fàbrica de midó *La Galia SA*, al molí de Serrampeda; fàbriques de tonells, carruatges i barrets; tallers de carrosseria...

Bona part d'aquest patrimoni industrial ja havia desaparegut abans dels vuitanta. Durant les darreres dècades del segle XX i els albors del nou segle, però, han continuat desapareixent elements tan interessants com els diferents molins existents a la baixada de l'Estació, la fàbrica de licors Ballester, la fàbrica Muntadas o l'Almàssera d'Oli del carrer Argenteria (al solar de la qual, s'està desenvolupant un PAI).

Ara mateix, dues instal·lacions industrials es troben en perill de desaparició imminent: la *Papelera de San Jorge* i el molí Serrampeda. Pel que es veu, els gestors municipals volen malmetre la darrera ocasió de salvar el que queda del patrimoni arqueològic industrial de la ciutat. Perdran, així, l'oportunitat d'aprofitar dos contenidors històrics com a nous pols culturals. Els diferents equipaments industrials del carrer de la Reina (com ara l'edifici d'una antiga destil·leria,



A certs elements del jardí de Carmen Pérez, com ara l'estany de les tortugues, els caldria una rehabilitació urgent

d'estil modernista) poden córrer la mateixa sort.

8.3. Els jardins històrics i el patrimoni moble

La ciutat compta amb diferents jardins històrics: la glorieta de José Espejo, el jardí de Carmen Pérez (conegut com el jardí “del Bes”), el jardí del *Palasiet*... En aquests moments, tots ells tenen peces que necessiten una rehabilitació urgent. Els dos primers compten amb elements d'arquitectura de l'aigua (fonts, estanys...) molt deteriorats; el jardí del *Palasiet* ha patit l'amputació de la zona d'horts (per tal d'instal·lar-hi una part del PAI homònim) i té pendents dues actuacions: la reconversió en parc públic i la seua rehabilitació.

Quant al patrimoni moble, encara no s'ha solucionat l'assumpte del monestir de Santa Clara. Recentment, l'edifici fou buidat per les monges franciscanes, que se'n dugueren tots els bens patrimonials mobles. A hores d'ara, encara no els han retornat. L'article 38, apartat b), de la Llei de Patrimoni Cultural Valencià diu: “Es preservarà la

integritat de l'immoble i no s'autoritzarà la separació de cap de les parts essencials ni dels elements que li són consubstancials. Els béns mobles vinculats com pertinences o accessoris a un immoble declarat d'interés cultural no podran ser separats de l'immoble a què pertanyen, excepte en benefici de la pròpia protecció i de la difusió pública i sempre amb autorització de la Conselleria de Cultura, Educació i Ciència. Reglamentàriament es determinaran les condicions d'aquests trasllats que asseguren el compliment dels fins que els justifiquen”.

9. Arquitectura moderna

9.1. Els contorns de la ciutat

Sovint, el contorn d'una ciutat reflexa l'estat de conservació del seu nucli històric. Les envistes d'Amboise, Màntua o Bruges, per exemple, provoquen emocions i sensacions inoblidables. Trobar-se de sobte amb la visió d'un llac, d'un pont medieval o d'un castell, com a preludi del que hom descobrirà

més tard a l'interior de la ciutat, és una experiència única i meravellosa. El riu Tormes, a Salamanca, les muralles d'Àvila o la ciutat de Toledo també proporcionen aquesta mena de vivències.

Les ciutats d'art no han de ser, però, parcs temàtics. Llurs cases, carrers i places s'han d'emmotllar a les necessitats de llurs habitants. Són ciutats per a ser visitades, però també per a ser habitades. Els seus nuclis urbans necessiten eixamplar-se. Els calen dotacions de sòl per a diferents usos: primera i segona residència, serveis i instal·lacions industrials. La ciutat històrica ha de fer compatibles la conservació del patrimoni i la supervivència del teixit social.

Moltes urbs europees han sabut harmonitzar aquestes exigències sense perdre llur condició de ciutats compactes. Sant Jaume de Compostel·la, Vitòria o Pamplona en són bons exemples. Una bona planificació urbanística (enllestida amb criteri i bon gust), una arquitectura contemporània de qualitat i un emplaçament adequat dels sectors secundaris i terciaris confereixen a llurs respectives perifèries un aspecte molt acurat. Ambdues ciutats compten amb extensos cinturons verds que encerclen llurs nuclis urbans (La capital navarresa ha convertit en parcs les antigues fortificacions militars).

9.2. Integració de l'arquitectura moderna al nucli històric

Com a norma general, l'activitat urbanística hauria de respectar el caseriu construït. No s'haurien de variar la trama urbana, ni l'estructura de l'habitatge històric, ni les tipologies tradicionals de façanes, sòcols i portes, ni les obertures, voladissos i línies de cornisa. No s'haurien d'alterar les altures ni els forjats. S'hauria de preservar la varietat de volums, tonalitats i textures. Caldria considerar tot el patrimoni construït com un únic conjunt monumental.

No sempre, però, és possible de respectar aquesta norma general. De vegades, cal enderrocar edificis, amb la consegüent aparició de solars a ciutat vella.

Llavors, les noves edificacions no haurien de caure en allò que els teòrics anomenen "fals històric". S'hauria de promoure una arquitectura moderna, respectuosa i dialogant amb les construccions històriques, que fuja dels *pastiches*. Aquesta presència de l'arquitectura moderna hauria d'afectar tant les construccions per a usos residencials com les destinades a equipaments públics.

Actualment, però, les mostres d'arquitectura moderna als barris històrics de Xàtiva són força escadusseres. Tenim, això sí, nombroses construccions d'un estil indefinible, bastides durant les dècades d'ajuntaments franquistes, que, en alguns casos, substitueixen edificis històrics. Hi ha, per exemple, la seu dels antics sindicats verticals, entre els carrers Corretgeria i Noguera, l'ambulatori del SERVASA, al solar de l'antiga presó, l'immoble que substitueix l'edifici historicista de la *Caja de Ahorros y Monte de Piedad*, a la plaça de la Bassa, o l'edifici que acull les dependències del *Círculo de Obreros Católicos*.

Aquestes construccions, certament fastigoses, proliferaren pel districte Ciutat i pels Ravals. Podem trobar-les al carrer Portal de València, al carrer de l'Àngel, a la plaça de la Trinitat, al carrer Arquitecte Joan Pavia, al carrer Clergues, al carrer Corretgeria, al carrer Montcada, al carrer Botigues, al carrer Canonge Cebrià, a la plaça de la Bassa, a la plaça de l'Espanyolet, al carrer Viverets, a la plaça de Sant Jordi, al carrer Hostals, a la plaça de Sant Jaume, a la plaça de l'Om, al carrer Sant Roc, a la plaça de Sant Joan...

A la segona meitat del segle XX, hom seguia alçant aquest tipus de construccions: una torre enorme al solar de l'antic convent de Sant Francesc, el nou edifici del *Casino Setabense* (que eliminà unes torres, unes reixes i uns jardins magnífics), un conjunt d'edificis al solar de l'antic sanatori (que ocupava l'emplaçament de l'antic convent del Carme).

A partir del 1979, els nous ajuntaments democràtics aturaren aquestes actuacions als barris històrics. El PGOU de 1985, però, consolidà una nova tendència:



Els antics baluards de Pamplona formen un cinturó verd que encercla la ciutat vella, connectant-la amb les eixamples.



Edifici bastit a la nostra ciutat, durant l'època dels ajuntaments franquistes, a la plaça de l'Espanyoleto

el “fals històric”¹². Es van construir diferents edificis “imitant” les tipologies tradicionals. Aquesta tendència ha culminat, a partir dels noranta, en unes construccions que “imiten” els trets més superficials de l'arquitectura històrica (ús de fusta a les obertures, balcons de ferro...), desvirtuant-ne els elements fonamentals: alineacions, altures, volums, ritme compositiu de les façanes...

9.3. Les zones d'eixample

Les zones d'eixample conformen l'àmbit més idoni per a integrar l'arquitectura i l'urbanisme moderns. Les actuacions en aquestes àrees haurien d'estar guiades per la voluntat de connectar la ciutat històrica amb les noves contrades d'una forma coherent. Itàlia,

de nou, ens mostra exemples d'aquesta integració, com ara el *Centro Direzionale* de Perugia, d'Aldo Rossi.

Els polítics, els tècnics municipals i els agents privats tingueren l'oportunitat, a la darreria del segle passat, de crear una arquitectura i un urbanisme moderns, el llegat del segle XX per a les generacions futures. Calia crear zones residencials i espais públics (places, bulevards i zones verdes). Calia crear nous pols urbans dotats d'elements representatius, com s'ha fet sempre a les ciutats europees al llarg de la història.

En comptes d'açò, els agents involucrats optaren i continuen optant per edificacions residencials subjectes a les pressions dels promotors immobiliaris, d'un estil que podríem qualificar, humorísticament,

¹² En la realització dels falsos històrics intervenen, almenys, dos factors: la falta de preparació o sensibilitat dels tècnics que desenvolupen els projectes i l'actitud dels promotors. Com que els expedients d'obres als centres històrics es tramiten de forma complexa i lenta, els promotors no volen arriscar-se amb tractaments actuals i integrats a l'entorn; demanen als estudis d'arquitectura projectes de façana que puguin passar sense problemes els tràmits de la Comissió de Patrimoni. Diversos tècnics consultats afirmen que aquesta Comissió Mixta és molt conservadora (“Aprova sense cap problema propostes que incorren en el *pastiche* o el fals històric, però difícilment tolera projectes innovadors que han estat enllestits, tranquil·lament, al Madrid dels Àustria o al Barri Gòtic de Barcelona”).

com “dinamitable”, amb un disseny d’ínfima qualitat, amb façanes de rajola vista, amb balustrades i altres detalls d’estil neoclàssic... Aquests edificis han proliferat sobretot al carrer de la Reina, a la barriada nord-oest i al passeig del Ferrocarril. Les actuacions més coherents són, en aquest context, força aïllades (es poden comptar amb els dits d’una mà).

9.4. Espais públics

Quant als espais públics, crida l’atenció la seua fretura. A la primera eixampla, només hi ha la plaça del Pintor Guiteras i la més recent del Gran Teatre; a la barriada nord-oest, s’han creat les places de Joan Fuster, de Vicent Andrés Estellés i de la Xemeneia. Només dues, l’esplanada del Gran Teatre i la plaça de la Xemeneia, mereixen tal nom. A la resta, aquell *horror vacui* tan estès entre els valencianes ha creat l’híbrid jardí - plaça (o plaça - jardí).

La vegetació d’aquestes preteses places no pot substituir de cap manera la manca d’un cinturó verd a la ciutat. D’altra banda, espais com les places històriques de la Trinitat, del Mercat i de Calixt III, places nues, sense vegetació, on conflueixen simbòlicament les diferents estructures del poder civil (representat, a hores d’ara, per les institucions democràtiques i les organitzacions ciutadanes), no existeixen a les zones d’eixampla. Caldria copiar, doncs, les places franceses o italianes. En aquests països no sembla haver confusions entre places i jardins.

10. Consideracions finals

10.1. Pèrdua de centralitat

Xàtiva perd els seus trets tradicionals de ciutat compacta i adopta, a poc a poc, una configuració excessivament lineal i un caràcter predominantment dispers. L’estrangulació provocada per les infraestructures, la mala planificació urbanística i l’exagerada oferta de sòl urbanitzable accentuen la tendència. Totes les mesures (de vegades irreversibles)

preses pel govern municipal, cedint a les pressions de l’especulació, semblen anar en aquesta direcció. La consolidació d’aquest model implicarà la pèrdua del teixit social tradicional i l’aparició de nombroses complicacions per a la vida ciutadana: inseguretat, intensificació dels problemes de mobilitat, falta de cohesió social i contaminació. A més, el model dispers li lleva centralitat a la ciutat històrica, provocant el seu declivi inexorable.

Els primers símptomes ja comencen a fer acte de presència: els barris antics, buidats pels residents autòctons, són ocupats per una població nova, d’origen immigrant, desarrelada i desatesa. Si els gestors municipals no ho eviten, l’entorn d’aquests barris es degradarà molt ràpidament —la ciutat vella esdevindrà una mena de *ghetto*—, amb unes conseqüències nefastes per al patrimoni històric i artístic. De moment, la degradació no sembla tenir aturador. Caldria exigir, per tant, actuacions que capgiren la situació: campanyes de difusió dels valors del patrimoni cultural, mesures de protecció eficaces, polítiques urbanístiques coherents... Caldria definir un nou model de desenvolupament urbà. Algunes experiències europees mostren que és possible trobar un punt d’equilibri entre el patró compacte i les necessitats de renovació urbana. Caldria, sobretot, exercir més pressió sobre les administracions públiques.

10.2. Les recomanacions del *Master*

A l’inici d’aquest document, esmentàvem el seminari que, tutelat pel *Master en Conservación del Patrimonio Arquitectónico*, s’havia celebrat a Xàtiva a finals del 2005. Durant la darrera sessió d’aquest seminari, els participants van aprovar un seguit de conclusions que, molt encertadament, es presentaren en forma de recomanacions adreçades a les administracions públiques encarregades de protegir el nostre patrimoni històric:

- “L’enclavament territorial de Xàtiva, centre neuràlgic de la Costera, té una importància estratègica fonamental per al desenvolupament econòmic, social i

cultural de la ciutat. La seua horta, irrigada amb un sistema de sèquies d'origen musulmà, té un valor social i cultural molt significatiu que les noves xarxes d'infraestructures i el desenvolupament urbanístic extensiu, imperant en aquests moments, qüestionen i posen en perill. Caldria, per tant, realitzar un esforç important per a salvar els elements de major significació, d'acord amb els paràmetres del desenvolupament sostenible. El molí Serrapedra, la *Papelera de San Jorge*, els components més significatius del sistema de rec i els elements patrimonials amb valors afegits han de conservar-se, integrar-se i utilitzar-se”.

- “Xàtiva compta amb un ric patrimoni arquitectònic i urbanístic. La ràpida redacció del Pla Especial del Centre Històric i la seua aprovació, manaments inexcusable de la Llei del Patrimoni Cultural Valencià i de la Llei Reguladora de l'Activitat Urbanística, constitueixen un instrument imprescindible per a protegir els valors que acredita el Conjunt Històric i regular les activitats al seus espais. el Pla Especial hauria de garantir la salvaguarda efectiva de la trama urbana i del patrimoni edificat, amb independència de llurs nivells de protecció. Hauria de millorar les condicions d'habitatge al centre històric (aquesta és la recomanació més important), impulsant l'ocupació residencial amb mesures de foment directe”.

- “El Pla Especial hauria de millorar i regular les condicions d'ús del nucli antic, impulsant les implantacions que afavorisquen l'ús residencial i limitant les activitats que l'impedisquen, com ara l'excessiva especialització turística, l'esbargiment nocturn, els sorolls, la brutícia.... El Pla Especial hauria d'incloure un estudi específic de les tipologies residencials, per tal d'enllestir, tal com preveu la legislació valenciana, un sistema eficaç d'ajudes “a la pedra”. En aquest sentit, caldria recolzar econòmicament les iniciatives residencials privades compatibles amb els valors i el caràcter del Conjunt Històric, tal com es fa amb el patrimoni monumental de l'Església o amb el patrimoni de domini públic”.

- “Cal actuar decididament sobre tots els

elements que caracteritzen la imatge de la ciutat: mobiliari urbà, senyalització, paviments, zones d'esbargiment... Els ciutadans haurien de percebre que aquests elements milloren la funcionalitat i la imatge del Conjunt Històric, per bé que llur regulació impliqui determinades restriccions. El Pla Especial hauria de regular i restringir el trànsit privat i els aparcaments, potenciant la utilització ciutadana de l'espai públic. El Pla Especial hauria de garantir l'existència d'una arquitectura moderna que, fugint dels falsos històrics i dels *pastiches*, esdevinga l'única forma acceptable de contribuir a la renovació del patrimoni cultural de la ciutat. Aquesta arquitectura hauria d'encaixar en el context urbà, respectant de forma inexcusable l'escala i la significació del Conjunt Històric”.

- “La pròxima celebració de l'exposició *La Llum de les Imatges* constitueix una magnífica oportunitat per a posar en valor el patrimoni de Xàtiva i, sobretot, per a suscitar el coneixement i l'estima d'aquest patrimoni entre els seus habitants. Com que *La Llum de les Imatges* ha d'oferir una panoràmica ampla del procés de formació històrica de la ciutat, els jaciments de la Costa del Castell, l'església de Sant Feliu i el palau de l'Ardiaca haurien de ser considerats, si més no, subseus integrades al recorregut urbà de l'exposició. La traça de la ciutat, les seues places i les seues fonts també aporten valors imprescindibles i inseparables del caràcter de l'exposició».

Aquestes recomanacions estableixen, amb claredat meridiana, aquelles actuacions que els gestors municipals haurien d'enllestir de forma immediata: redactar el Pla Especial del Centre Històric; assegurar la permanència, al nucli històric, dels usos tradicionals (sobretot la primera residència); ordenar el trànsit i l'aparcament als barris antics; ampliar els espais públics; regular la col·locació de senyals i rètols; lluitar contra el soroll i la brutícia; impedir les edificacions que alteren el perfil constructiu de la ciutat vella; integrar, de forma respectuosa, l'arquitectura moderna; difondre els valors del patrimoni històric... En definitiva, establir unes condicions d'habitabilitat compatibles amb la conservació del patrimoni històric i artístic.

Levante
EL MERCANTIL VALENCIANO