

ANTONIO LOPEZ GOMEZ

CONURBACIONES AGRARIAS DE LA HUERTA DE VALENCIA*

La Huerta de Valencia en sentido estricto, según se conoce en la región, es el llano cuaternario comprendido entre Puzol al N., Manises al W. y Catarroja al S., regado por las ocho acequias del bajo Turia. Presenta un poblamiento de extraordinaria densidad, con una verdadera polvareda de casas dispersas o en pequeños grupos intercaladas entre numerosos núcleos semiurbanos de 3.000 a 8.000 habitantes muy próximos entre sí, a distancias que oscilan de medio a dos kilómetros y aun totalmente unidos en bastantes ocasiones. Esta colosal aglomeración se explica inicialmente por la gran riqueza agrícola, con rotaciones intensivas de hortalizas y cereales que permiten una gran densidad de población rural.

Tales núcleos son en su mayoría evolución de antiguas «alquerías» musulmanas, es decir grandes posesiones con un grupo central de edificios, entre los cuales la casa del señor, y viviendas dispersas de los trabajadores. En muchos casos, probablemente anteriores «villas» romanas¹, ya que esas tierras conocieron entonces una explotación intensa, en parte seguramente con riego. Indican esa ocupación los hallazgos arqueológicos (Puzol, Moncada) y el nombre mismo personal de un *fundus* o villa como Paterna, o con el sufijo *-anus*, a como Meliana (de Aemilius), *-én*, *-ent* (beréber para Ribera, ibérico según Menéndez Pidal) que es el latín *-anu*, como Picasent (de Picatius)², nombres romanos son también Patraix (de Petraris), Cuart (de Quartus milliarius), etc.

Extendidos e intensificados los regadíos por los árabes, con cultivos nuevos o entonces desarrollados, como el arroz, seda, naranjas, etc., aumentaría el poblamiento con numerosas «alquerías». En efecto, la mayor parte de los actuales topó-

* Comunicación presentada al II Coloquio de Geografía organizado por la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, Madrid, noviembre, 1963. Se ha realizado este trabajo con la ayuda de la Institución «Alfonso el Magnánimo». Diputación Provincial, Valencia.

¹ CASAS TORRES, J. ML., *La vivienda y los núcleos de población rurales de la Huerta de Valencia*, Madrid, Instituto «Juan Sebastián Elcano», C. S. I. C., 1944. 321 p. Vid. 148-54.

² SANCHIS GUARNER, M., *Introducción a la historia lingüística de Valencia*, Valencia, Institución «Alfonso el Magnánimo», Dip. Provincial, s. a. (1949), 188 pp.

nimos son árabes³; y aluden precisamente a núcleos iniciales de ese tipo o análogos, en tierra muy rica y por eso tan próximos unos de otros. En el *Llibre del Repartiment* realizado por Jaime I después de la conquista se les cita como tales alquerías y sus dependencias, que se distribuyen entre los repobladores cristianos. Así aparecen Catarroja, híbrido de «parcela» y roja; Aldaya, «La Granja»; Rafelbuñol, de «rahal» (casa de campo con sus tierras); Ruzafa, «Los jardines»; los de nombre personal como Albuixech (Abu Ishaq), Sedaví, el setabense o de Játiva, y los diversos de nombre familiar *Banu* (hijos de) como Benicalap, Benimámet, Benimaclet, Beniferri, Benifaraig. Otras veces aluden a actividades industriales y mercantiles en núcleos reducidos: Almacera, «La almazara» o molino de aceite; Alfafara y Alfara, de alfar; mesones o paradores como Masalfasar (parador de Hassar), Masamagrell (parador de Magral), Masanasa (parador de Nasr), Almusafes («La mitad del camino»). También emplazamientos defensivos: Burjasot, «La torre del azud»; Alboraya, «La torrecilla».

Los mencionados comprenden la casi totalidad de los lugares de la Huerta y se van desarrollando después hasta convertirse en verdaderos pueblos, los cuales crecen con rapidez en tiempos modernos. En la segunda mitad del siglo XIX, sobrepasada la crisis originada por la decadencia del cultivo de la seda y del cáñamo, fundamentales en la economía huertana, mejora la agricultura con la utilización del guano primero y los abonos químicos después, especializándose en la horticultura intensiva con activa exportación al extranjero (cebollas, patatas) y los grandes mercados españoles, Madrid y Barcelona sobre todo, unidos ya por ferrocarril. Después se tienden diversas líneas locales de vía estrecha (luego electrificadas) a Liria, Bétera y Rafelbuñol por el N., Villanueva de Castellón al S. y al Grao por el E., así como tranvías en todas direcciones: Burjasot, Poblá de Farnals, Grao, Manises, Torrente, Catarroja-Silla, que suponen una gran facilidad de comunicaciones en toda la Huerta y con la capital⁴. En ésta se desarrollan notablemente las industrias —sobre todo en nuestro siglo— y el comercio, tanto por ferrocarril como por el puerto (artículos de la Huerta misma, naranjas y arroz de la Ribera del Júcar y Albufera, vinos de los piedemontes y meseta de Requena). Y en los pueblos mismos surgen industrias muy diversas.

Es cierto que la actividad agrícola es básica en la mayoría de los municipios medianos, entre 3.000 y 8.000 habitantes, pero la industria adquiere creciente interés. Por ejemplo, estampaciones metálicas en Puzol (Cointra), cerámica en Meliana, Cuart de Poblet, Almacera, Alacuás; en esta última y Aldaya, abanicos, objetos infantiles y juguetes de madera; textil y pirotecnia, en Moncada; yute y ladrillos, en Foyos; papel, en Mislata y Alfara (en ésta también cerillas); cárnicas,

³ ASÍN PALACIOS, M., *Contribución a la toponimia árabe de España*. Madrid. Instituto «Arias Montano», C. S. I. C., 1940. 133 p. SANCHIS GUARNER, M., *Op. cit.* LAUTENSACH, H., *Maurischen Züge im geographischen Bild der Iberischen Halbinsel*. Publ. del Instituto Geográfico de la Universidad de Bonn, 1960, cuad. n.º 28, 98 pp.

⁴ Sobre las relaciones de Valencia y su Huerta, Vid. J. M. HOUSTON: *Geografía Urbana de Valencia* (trad. por A. López Gómez), «Estudios Geográficos», 1957, XVIII; n.º 66, pp. 151-168.

en Tabernes Blanques; muebles en Benetúser, Alfafar y Sedaví, etc. Y sobre todo en las villas marginales que rebasan los 10.000 h., en las cuales la agricultura ya no es la ocupación fundamental; así Manises, con sus numerosas fábricas de cerámica muy variada que ocupan a unos 3.000 obreros, bastantes de los cuales residen en lugares próximos⁵, y parcialmente en su término se encuentra también la factoría de maquinaria de la empresa nacional Elcano; en Burjasot, con fábricas de cemento y de loza, además lugar residencial destacado, sólo el 15 % de la población activa es agrícola, el 30 % en Paterna, con importante cerámica y acuartelamientos, el 20 % en Torrente, el 42 % en Catarroja.

En buena parte las personas de profesión no agrícola de esos lugares realizan sus actividades en la misma capital gracias a la densa red de comunicaciones. No se puede aquí analizar en detalle ese movimiento diario, pero sin duda tiene enorme importancia. Los ferrocarriles eléctricos, con frecuencias de unos minutos en sus rápidos convoyes, transportaron 25.155.000 viajeros en 1959; los autobuses de cercanías tomando como límites los de la Huerta al N. y S., hasta Buñol por el W., sumaron 14.360.000 en dicho año; en total 111.000 diarios. Han de agregarse los tranvías suburbanos hasta Torrente y Mislata (suprimidas las otras líneas y sustituidas por autobuses) y los ferrocarriles de ancho normal con numerosos trenes de cercanías, de los cuales carecemos de datos, pero sumarán varios millones más al año. Es cierto que muchas gentes no acuden a trabajar a Valencia, sino con fines diversos propios de una gran ciudad próxima y centro económico-administrativo: gestiones burocráticas, consultas profesionales, compras, diversiones (por ejemplo, notables concentraciones en partidos de fútbol), etc., pero puede suponerse que al menos unas 50.000 personas —seguramente bastantes más— van diariamente a trabajar a la capital.

Todos estos factores dan a esos núcleos un sello especial semiurbano, como pueblos urbanizados los menores o villas agrarias los más grandes, Stadtdorf y Dorfstadt, respectivamente, según la terminología alemana, como ya indicó Nie-meier, aunque con rasgos diferentes, en la baja Andalucía. No es extraño su rápido crecimiento en un espacio reducido, literalmente cuajado hoy de núcleos importantes. En 1887, iniciada ya la transformación de la Huerta, pero aún sin las buenas comunicaciones que significan los ferrocarriles locales⁶, en los 495'85 km² que abarcan los 39 municipios actuales (entonces ocho más)⁷ se acumulaban 107.440 h., con una densidad de 216 por km², más 158.680 en el casco urbano de Valencia y el

⁵ ROSSELLÓ V. M.: *Manises, ciudad de la cerámica*; «Saitabi», 1961, XI, pp. 145-190. Cf. 155-56.

⁶ Se inician precisamente en esa fecha, antes de la cual sólo existían las líneas generales a Madrid por Almansa y a Barcelona; la red comarcal queda completa a principios del siglo actual (MARTÍNEZ ALOY, J., «Provincia de Valencia», t. I, pp. 99-104, en *Geografía General del Reino de Valencia*, dirigida por F. Carreras Candí, Barcelona, s. a., 5 vols.).

⁷ Incluyendo el de Valencia, cuya superficie urbana (poco más del casco viejo actual) apenas altera el cálculo. Datos de extensión, según el *Diccionario Corográfico* del Inst. Nac. de Estadística, 4 vols.; de población, según el *Nomenclátor en 1 de enero de 1888. Provincia de Valencia*, Inst. Geogr. y Estadístico, 1894, y *Nomenclátor de 1960. Provincia de Valencia*, Inst. Nac. de Estadística 1963.

puerto. En 1960 han pasado a 272.730, con 550 por km² y 466.580 en la capital. El avance de los núcleos huertanos es muy notable; contando sólo su casco, en la primera fecha oscilaban la mayoría entre 1.000 y 3.000 h., rebasando esa cifra sólo Catarroja con 5.450 y Torrente con 7.370; en 1960 la mayoría son de 3.000 a 8.000, pasan de 11.000 Catarroja y Manises, tiene 15.200 Paterna, 17.200 Burjasot, 22.400 Torrente, éstos en la periferia de la Huerta, y salvo Catarroja, en el contacto con el secano, de suelos más baratos para la edificación. No es totalmente correcto, por tanto, prescindir de dichos secanos, pero tienen poca importancia económica frente al regadío, el trabajo en industrias locales y en Valencia; si se contara sólo la extensión de la Huerta propiamente dicha⁸, 182 km² disminuidos en unos 16 de la superficie urbana de Valencia, resultan hoy 1.642 h. por km², cifra comparable a las más altas densidades rurales del mundo en algunas zonas del Asia monzónica, pero aquí de caracteres mixtos agroindustriales.

Relacionando los diversos hechos apuntados: población muy elevada, núcleos muy próximos y en desarrollo rápido, e influencia de la urbe próxima, no es extraño que aquellos lugares de mayor actividad, mejor comunicados y a corta distancia entre sí (un kilómetro o menos), entren en contacto material. Se forman así verdaderas coalescencias mediante hileras de casas intermedias o incluso unión completa de los cascos respectivos. Si no resultara de extraña fonética pudieran llamarse «conjuraciones», por analogía con conurbaciones, o mejor aún «conurbaciones agrarias» para subrayar los rasgos mixtos, urbanos y rurales a la vez. Por supuesto prescindimos de la absorción de poblados inmediatos a Valencia por el ensanche de la capital, que es un problema genuinamente urbano, aunque en algún caso tiene relación con el tema que tratamos aquí, como después se indica.

El caso más sencillo es el enlace de dos localidades con desarrollo longitudinal en una carretera importante. Por ejemplo, Masamagrell y Pobla de Farnals, en la ruta de Barcelona y a unos 13'5 km. de Valencia. Pobla de Farnals, con 1.500 h. en el casco⁹, tiene un plano lineal típico; Masamagrell, con 4.300, lo posee en cruz, pero se ha desarrollado más el brazo que sigue la carretera hasta empalmar totalmente con la otra localidad; forman así un conjunto de 1.750 m. de longitud, sin otra separación que el límite administrativo. Ejemplo parecido, en pequeño, son los núcleos de El Castellar y El Oliveral, a 3'7 km. al SSE. de Valencia, en una carretera local, los cuales suman 2.550 h. (lám. I, esquina SE.).

Burjasot y Godella son dos villas agrarias importantes, con 17.250 y 4.300 h. respectivamente, en gran parte gentes que trabajan en la próxima capital (4·5 km.), bien comunicada por ferrocarril eléctrico y autobuses; son también clásicos lugares de veraneo. Así, Burjasot ofrece sólo un 15% de población activa agrícola. La unión entre ambos, que se preveía a comienzos de nuestro siglo¹⁰, se ha realizado ya

⁸ CASAS TORRES, J. ML., *op. cit.*, p. 43; en una medición planimétrica aproximada sobre el mapa 1: 50.000 hemos obtenido cifras análogas y 16 km² para el casco urbano de la capital.

⁹ Nos referimos siempre al núcleo central del municipio, prescindiendo de otros separados y de la numerosa población dispersa; las cifras se redondean en medias centenas.

¹⁰ MARTÍNEZ ALOY, *op. cit.*, p. 933.

por completo a lo largo de la carretera de Bétera, con una calle divisoria cuyas aceras son de distinto lugar, y más débilmente por la carretera de Liria; sólo queda un pequeño espacio con huertos para que todo el caserío forme una masa compacta (lám. III).

Si hay algún obstáculo el empalme es débil y los núcleos mantienen sus masas más individualizadas. Así ocurre en Masanasa (5.000 h.) y Catarroja (11.150) en la carretera de Alicante y ferrocarril de Madrid por La Encina, situadas en el límite de la Huerta y separadas por la rambla de Torrente; Catarroja se ha alargado por la carretera hasta el barranco, la otra orilla del cual ya está ocupada por Masanasa (lám. II). Otras veces la unión no se ha realizado todavía, pero no está lejana, como en Manises y Quart de Poblet (11.150 y 6.150 h.), ambos ya de figura sensiblemente alargada y con un espacio intermedio de unos 500 m. en una hondonada.

Aunque no exista carretera importante entre lugares muy próximos, también se verifica el empalme por atracción mutua, al principio por un pedúnculo, después en un frente compacto. Por ejemplo, Aldaya y Alacuás (7.400 y 7.900 h.), a unos 8 km. al W. de Valencia, ambas con figura poligonal aun diferenciada, separadas por la línea férrea de Madrid por Cuenca (lám. IV). Otro ejemplo, Alfara del Patriarca (2.480 h.) y Moncada (8.100), al NW. de la capital (lám. III).

Fenómeno también interesante es la aparición de un barrio separado de su centro principal, pero inmediato a otro núcleo de distinto municipio, con mejores comunicaciones o mayor riqueza; luego un desarrollo lineal intermedio tiende a enlazarlos. En el estadio inicial se encuentra junto a Paiporta (3.850 h.) el barrio de La Florida (1.350 h.) que pertenece al término municipal de Picaña, de cuyo centro (3.050 h.) dista unos 1.200 m. (lám. I). El segundo estadio lo representa en el término de Albal (4.450 h. en el casco) un grupo alargado de casas dispuestas en la carretera Valencia-Alicante inmediatas a Catarroja (sólo les separa una acequia y el límite administrativo); a la vez, desde Albal, a 700 m. de la carretera, se ha formado una hilera de casas hacia ésta, estableciéndose ya un empalme completo (lám. II, esquina SW.).

En algunos casos la proximidad y desarrollo tiene lugar entre tres o más lugares, adquiriendo la coalescencia perfil complejo y siempre en relación con vías de comunicación importantes. Tal ocurre con la cuádruple aglomeración de Benetúser, Alfafar, Sedaví y Lugar Nuevo de la Corona, unos 5 km. al S. de Valencia, en la carretera de Alicante y ferrocarril de Madrid (lám. I y II); Benetúser (5.900 h.) se ha desarrollado hacia el N. por la carretera y al E. hacia la vía férrea, entrando en contacto estrecho con Alfafar (3.900 h.), cuyo núcleo se halla al otro lado de la vía y un barrio separado en la carretera; por el otro extremo se une a Sedaví (3.300 h.), junto al cual queda Lugar Nuevo (200 h.); en total suman los cascos respectivos 13.300 habitantes.

A escala mucho mayor, aunque la coalescencia sea imperfecta en algún punto, tiene lugar entre ocho núcleos que forman un rosario de 7 km. al NW. de Valencia, en el contacto entre el regadío y los cerros terciarios del secano desde Alfara hasta Paterna, enlazados todos por una carretera local y el ferrocarril eléctrico a Bétera

(lám. III). Alfara (2.500 h.) está unida a Moncada (8.100 h.) como ya se dijo, y un barrio de ésta, denominado de Badía, llega casi a Masarrotjos (1.200 h.) que pertenece al municipio valenciano, y queda próximo (menos de un kilómetro) de Rocafort (1.550 h.), a su vez muy cerca de Godella (4.300 h.), y ésta unida a Burjasot (17.250 h.) como ya se expuso. Una prolongación lateral de Burjasot empalma con Benimámet (6.700 h.) que por intermedio del barrio de Carolinas y otros con cuevas queda junto a Paterna (15.250 h.). En total suma esta aglomeración 58.200 h. y aun Burjasot se une a Benicalap, barrio alargado de Valencia que prolonga el casco de la capital.

En efecto, el desarrollo longitudinal de núcleos semirrurales del municipio valenciano, situados en los caminos y a corta distancia del casco urbano, ha determinado por un lado el contacto con barrios que hoy son ya prolongación de aquél, y por el otro extremo se unen a núcleos más lejanos, de tal forma que en varios kilómetros se sucede una línea ininterrumpida de casas. Esto sucede con Benicalap, unido por Marchalenes a la capital y por el lado opuesto con Burjasot; Els Orriols con el Barrio de Sagunto y al N. casi con Tabernes Blanques, de típico crecimiento lineal en la carretera de Barcelona. Al S., en la carretera de Alicante, el caserío de La Torre empalma con la Cruz Cubierta y Valencia mediante una línea prácticamente continua de casas, y por el otro extremo con Alfara y Benetúser (lám. I).

La unión de villas y pueblos no es fenómeno exclusivo de la Huerta de Valencia, aunque allí adquiere su máxima intensidad. En la de Gandía hay también varios ejemplos, pero en general localidades menores: Almiserat (300 h.) y Lugar Nuevo de San Jerónimo (750 h.), sólo separados por el cauce del Vernisa; Benirredrá y Benipeixcar (950 y 2.050 h.), ya suburbios de Gandía; Palma y Ador (1.650 y 1.250 h.), a unos 300 m. entre sí; Beniarjó y Beniflá (1.400 y 150 h.); Bellreguard (3.100 h.) con viviendas en la carretera casi hasta Palma y muy próxima Alquería de la Condesa (1.350 h.). En la Ribera alta del Júcar, Manuel y Énova (2.500 y 1.350 h.), constituyen una masa única alargada y en forma de arco al pie de una elevación; Cárcer y Alcántara del Júcar (1.875 y 1.200 h.) apenas distan ya 300 m. en sus extremos. En la comarca de Játiva están unidos Alcudia de Crespíns (2.550 habitantes) con Canals (6.600 h.), Llanera de Ranés (950 h.) con Torrella (250 h.) y a unos 200 m. Cerdá (350 h.). En el valle del Magro una hilera de casas enlaza Llombay (1.900 h.) y Alfarp (1.100 h.) y a medio kilómetro queda Catadau (1.750 h.). Al N. de Sagunto, en la comarca de «Les Valls» o «Valle de Segó», están totalmente unidos Benifairó de les Valls (1.500 h.) y Faura (2.300 h.) a lo largo de una carretera local; poco menos Cuart de les Valls y Cuartell (1.150 y 1.250 h., respectivamente).

Pero el desarrollo, acelerado en los últimos decenios, adquiere en la Huerta de Valencia caracteres especiales, tanto por la frecuencia del fenómeno como por el gran tamaño de los núcleos, y se une al crecimiento rápido de la misma capital, amenazando con la ocupación por edificios de una gran parte de tan fértil tierra. Es cierto que la expansión principal se realiza por la zona marginal con el secano, en el sector Alfara-Manises, pero nuevos polígonos urbanos se trazan también en plena huerta; serían precisas energías directrices nuevas para favorecer el desenvol-

vimiento de los poblados satélites periféricos y el crecimiento en altura, limitando la desaparición de tierras de regadío a los casos absolutamente imprescindibles. De otra forma se acabará por destruir la mayor parte de la huerta que ha dado vida a la ciudad y a la comarca. En este sentido puede ser especialmente peligroso un desarrollo desmesurado de la «Gran Valencia» siguiendo la corriente —obsesiva en nuestra patria— de las ciudades colosales..., cada vez más incómodas para vivir.

Seminario de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Valencia

