

ESTRATEGIAS DE VERTEBRACIÓN URBANA Y TERRITORIAL EN EL EJE DE DESARROLLO ECONÓMICO DEL VINALOPÓ¹

ANTONIO RAMOS HIDALGO Y GABINO PONCE HERRERO
Universidad de Alicante

El contexto socioeconómico

El modelo de evolución socioeconómica del valle del Vinalopó parece definir una realidad de crecimiento única, tanto en el Alto como en el Medio, alrededor de los núcleos centrales de actividad que, a su vez, generan fuertes efectos externos sobre las comarcas del entorno, conformando nuevos procesos económicos, lo que determina la unicidad del modelo de crecimiento de ambas comarcas como único e individualizado del desarrollo del resto de la provincia y de la Comunidad Valenciana.

Es el sector del calzado el que concentra el protagonismo como motor inicial, al igual que en núcleos cercanos ocurre algo similar, tanto en Elche como en el caso de la alfombra en Crevillente. La concentración de la mayoría de la actividad productora en una sola manufactura, el calzado, imprime un carácter específico al modelo de desarrollo, que cuenta con algunos factores propios, coincidentes con otros espacios monoprodutores de la Comunidad Valenciana, que le imprimen un alto grado de inestabilidad.

Uno de los primeros sería la alta dependencia de la economía local de un solo sector productivo, que genera una debilidad estructural ante las variaciones en las condiciones de mercado del bien, y los shocks que puedan afectarles.

En segundo lugar, es característico el factor de dependencia externa, en la medida en que la producción de mayor importancia, el calzado, es exportada. Este hecho vincula la evolución económica del espacio del Vinalopó a las variaciones en las condiciones internacionales, sobre todo en términos de modificaciones de los tipos de cambio, demanda de los países compradores y cualquier otro tipo de cuestión cuyo

¹ Esta comunicación prosigue la línea de investigación avanzada en el *Plan Estratégico para el desarrollo del eje económico del Vinalopó* (proyecto nº 60932009 G.V.) con los nuevos análisis contenidos en el proyecto *Reestructuración industrial y reestructuración urbana: nuevos procesos de ocupación del suelo en los sistemas productivos locales de la Comunidad Valenciana*, (M.C. y T. ref. BS02001-0620)

efecto sea limitar en alguna medida la demanda de nuestros productos. Esto introduce un segundo grado de dependencia de la evolución económica local de los altibajos de las economías internacionales vinculadas con el Vinalopó.

Ambos factores generan un esquema de extremos, en el que puede primar una fuerte debilidad o fortaleza de la economía local según los factores mencionados. También explica la rápida evolución de la economía en un corto espacio de tiempo.

Hay tres factores adicionales que añadir como fundamentales a la hora de explicar la consolidación del modelo de crecimiento del Vinalopó, como son, el momento del despegue económico (años 1960), la localización de las comarcas y el papel relevante jugado por el sector agrario como proveedor de mano de obra abundante y barata a la manufactura, a través de actividad derivada de la producción artesanal, como fue el subsector de esparto y esteras.

La configuración de una sociedad eminentemente industrial se deriva de la propia estructura de ciudades de la comarca, del impulso de la especialización en sus fases de crecimiento, y de la proximidad de Alicante como centro de servicios. Estas tres razones se configuran con la evolución histórica del comportamiento de los medios de producción del Vinalopó, a saber, su sistema de propiedad de la tierra, el crecimiento de la población y la importancia de los movimientos migratorios, y la consolidación de un esquema social basado en una clase media acomodada y con recursos que diversifica, por un lado, su actividad industrial, y se especializa, por otro, en cuestiones comerciales.

La cooperación como base territorial y política del desarrollo.

La economía de los municipios que integran el eje económico del Vinalopó se caracteriza por ser abierta y exportadora. En la actualidad, superados los efectos de la crisis económica, todavía se observan dificultades derivadas de la integración de España en la C.E. y a los problemas provocados por la creciente integración económica mundial, de los que son buen ejemplo las presiones liberalizadoras que la Unión Europea está sufriendo.

Sin embargo, esta creciente competencia exterior, en la que ahora se ven amenazadas, ha sido un motor fundamental del crecimiento económico del Valle y la apuesta de futuro tiene que seguir siendo la misma: no hay otra vía alternativa, ni cabe ninguna opción al margen de la de adaptarse a las nuevas circunstancias y ser competitivo en unos mercados cada vez más difíciles.

En ese contexto destaca sobremedida el concepto hasta ahora poco esgrimido de la cooperación entre ciudades y territorios, como camino válido para la búsqueda de soluciones adecuadas a los retos actuales; que siempre es necesaria pero que hoy resulta imprescindible. De forma que no excluya, todo lo contrario, la exigencia de imaginación, de espíritu empresarial e innovador y de aporte de energía individual.

Cooperación, en definitiva, en la suma de los esfuerzos individuales y en la canalización de la energías para la mejora de la eficiencia y la competitividad.

Pero no solo en la producción, también resulta ineludible, en cualquier proyecto estratégico de desarrollo, la solidaridad social. En este sentido, es necesario entender que el bienestar colectivo, mas allá del bienestar individual, exige la atención de una serie de prestaciones y servicios sociales, muchos de ellos responsabilidad de las Administraciones Central o Autonómica, pero otros bajo la competencia de la propia Administración Municipal.

Esta colaboración tiene que presidir la relación en el interior de los distintos sectores productivos, entre trabajadores y empresarios, ante la exigencia de cambios en las actuales estructuras de producción, exigencia derivada de la creciente competencia internacional que obliga a que los productos sean cada vez más competitivos, con precios más económicos, de mejor calidad y con diseños ajustados a la demanda cambiante de los consumidores.

En una sociedad moderna y desarrollada no resulta admisible, como planteamiento, la pérdida de bienestar material de ningún sector de la población, la única forma de afrontar este reto es mediante una estrecha cooperación entre empresarios y sindicatos, que permita alcanzar los objetivos señalados mediante el aumento de los niveles de productividad y la obtención de productos adecuados a las exigencias de los mercados consumidores. Ello implica un ambiente de confianza que permita alcanzar este objetivo mediante la realización de las inversiones necesarias en la modernización del equipo productivo y en el estudio permanente de los cambiantes y complejos mercados internacionales. En este esfuerzo deben contribuir unos trabajadores cada vez más comprometidos con los objetivos de la empresa y cada vez más cualificados.

El territorio y sus posibilidades

El valle del Vinalopó en su contexto de área funcional, y en su relación con el resto de los municipios de la Provincia de Alicante, presenta, a efectos de un análisis estratégico, una serie de elementos limitativos junto a unas características positivas que permiten pensar en un cierto margen de potencial expansión.

Como principales factores limitativos hay que referirse a los que se derivan de la inadecuada, insuficiente, y, a veces, inexistente interrelación de entre los municipios del área funcional, ya sea por su diferente especialización productiva, ya por su posición de menor centralidad, ya por su dependencia de recursos productivos. A esta falta de relación ha debido contribuir, entre otros factores, la ausencia de unas directrices de ordenación territorial adecuadas a las características de su base económica y a la relación funcional entre municipios.

Las particularidades locales han frenado, de manera incomprensible, necesarios planes de integración y cooperación intermunicipales, redactados en el pasado, desoyendo prudentes directrices de ordenación territorial, auspiciadas por estamentos

supramunicipales, como la propia Diputación Provincial. Por ejemplo, fue relegado al olvido el *Plan Director para la Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos e Industriales de la Provincia de Alicante*, presentado en 1982, que mancomunaba diversos municipios del Medio Vinalopó como única vía posible para llevar a cabo una gestión adecuada, respetuosa con el medio ambiente y rentable de los residuos: el emplazamiento de la planta de tratamiento ha sido caballo de batalla entre municipios, entre ediles y entre ciudadanos, enfrentados en posturas a menudo viscerales. No se trata de la única oportunidad de mejora perdida por la ausencia de una vocación de cooperación, como evidencia el encargo de diferentes planes de desarrollo estratégico encargados por municipios integrantes de esta unidad geográfica, en los que se concluía, con frecuencia, en la puesta en marcha de estrategias territoriales en franca competencia con los municipios vecinos, para atraer hacia sí las menguadas inversiones de carácter industrial o residencial existentes.

Junto a estos elementos limitativos se presentan otras características positivas que permiten pensar, como señalábamos antes, en un importante potencial de desarrollo. Por su posición, el eje económico del Vinalopó, puede beneficiarse, en mayor medida, tanto de su buena relación de comunicación con los principales núcleos de la Provincia, como de sus conexiones con el conjunto de la Comunidad Valenciana y con el interior de la región de Murcia.

Finalmente, su base productiva, relativamente diversificada y a la vez especializada, con sectores en los que se goza de una posición ventajosa (lo que permite un amplio margen para diseñar estrategias propias) es un elemento favorable, del que podría derivarse, incluso, la aparición de alguna nueva actividad económica aneja a dichos sectores hegemónicos.

Todo ello, factores limitativos y factores expansivos, permiten configurar una serie de líneas de actuación que representen, simultáneamente, oportunidades para reforzar su tamaño funcional y lograr atraer actividades que exigen una centralidad más significativa.

En obligada síntesis, los aspectos más destacados son:

- a) En primer lugar habría que reforzar e intensificar las interrelaciones entre los municipios del área funcional, tanto en lo que concierne a la cooperación en las actividades productivas, como en la ordenación del territorio, así como en el diseño de proyectos de servicios comunes centrales. Particular importancia consideramos que tiene la elaboración de un plan director territorial que estructure las funcionalidades comunes entre ellos.
- b) Desde el punto de vista de las comunicaciones, resulta esencial una estrategia que permitiría mejorar las situación del eje es la de potenciar un segundo corredor paralelo al actual que, a la vez que salvara la congestión que padece el

mismo, permitiera la interconexión del interior entre sí, e hiciese más fluida la comunicación con el eje de desarrollo terciario litoral.

c) Desde el punto de vista de la actividad productiva y partiendo de la actual base, se deberían estudiar las posibilidades de diversificación, particularmente en actividades que presenten ventajas comparativas por tener una estrecha relación con los sectores existentes en los que tiene una cierta condición de liderazgo o en la producción de algunos *inputs* específicos. Algunas de estas actividades tendrían que estar encaminadas, simultáneamente, a la corrección de los efectos negativos derivados de la actual actividad económica (como el aprovechamiento de los subproductos de la industria del mármol, el calzado o el mejor uso del agua y el reciclaje de la misma).

d) Esencial es que cualquier proyecto estratégico debe ser fruto de la cooperación entre todos los agentes sociales, políticos y económicos implicados. En este sentido, a las autoridades municipales corresponde la responsabilidad de encauzar esta cooperación. Consideramos que una posible vía para conseguir este objetivo de primordial importancia sería la constitución del Consejo Económico y Social. Además, por lo señalado en los puntos anteriores, la iniciativa de encauzar la cooperación, como es obvio, debería traducirse en una cooperación de carácter supramunicipal.

e) Particular importancia presenta el problema de la formación de capital humano. Entendemos que la mejora en el nivel educativo, muy especialmente a la formación profesional, con una especial atención a las necesidades de la propia base económica municipal, con la implicación de todas las fuerzas sociales en su desarrollo y con la dirección de los Ayuntamientos es un factor estratégico de primordial importancia. Es, igualmente, fundamental considerar todas las líneas que permitan la incorporación al proceso productivo de las tecnologías más avanzadas. En este sentido se deben estrechar los lazos con aquellas instituciones públicas y privadas de investigación, que permitan incorporar tecnología con menor coste, facilitar la solución de problemas tecnológicos concretos, así como el desarrollo de líneas de investigación para fomentar la adopción de innovaciones. En esta línea, consideramos que una cada vez más estrecha relación entre los Ayuntamientos, las empresas y la Universidad está llamada a desempeñar un papel de primera importancia.

El papel de las Administraciones Locales.

Los Ayuntamientos no tienen mucho margen para incrementar su actividad tendente a mejorar las condiciones generales y los servicios municipales, por las fuertes limitaciones presupuestarias que actualmente están planteadas y que podrían mantenerse (e incluso agravarse) en el futuro más inmediato, y dado el importante creci-

miento de los gastos municipales en el período 1985-2000, crecimiento que ha sido tendencialmente superior al de los ingresos.

Sin duda, la situación financiera y presupuestaria (similar por lo demás en el resto de los Ayuntamientos del Estado) es, como mínimo, delicada. Por una parte, los ciudadanos exigen cada vez más y mejores servicios. Sin embargo, de manera subjetiva, el ciudadano estima que la presión fiscal a la que es sometido es excesiva y considera que, en definitiva, esa mejor oferta de servicios no debe ir acompañada de mayores pagos. En estas circunstancias, y dado que además hay un problema de deuda acumulada y que buena parte de los ingresos futuros deberán asignarse al pago de intereses y amortización de préstamos, la capacidad de actuación es, como hemos señalado al principio, limitada. Debe tenerse en cuenta que, en nuestra opinión, la vía de incrementar los recursos municipales mediante un aumento de los empréstitos no resulta aconsejable, al menos mientras no se tenga la certeza de que, simultáneamente, se producirá un incremento de las transferencias o un aumento de los ingresos corrientes.

En general (y este es un problema recurrente en la Administración) se tiene que hacer un esfuerzo para que los ciudadanos conozcan el verdadero precio de los servicios que reciben y la necesidad de contribuir para poder sostenerlos.

Por otra parte, los municipios deben disponer de recursos públicos en función de los servicios que ofrecen a los ciudadanos. El debate actual sobre la redistribución de los recursos entre las Administraciones central, autonómicas, y locales es, a nuestro entender, totalmente conveniente y sería bueno que se realizasen los reajustes necesarios, lo que se traduciría en mayores recursos para las Administraciones municipales.

En nuestra opinión, debe profundizarse en las posibilidades de abrir nuevas formas de gestión que permitan ofrecer más servicios, disminuir cargas presupuestarias y obtener recursos no tributarios. Igualmente, los Ayuntamientos podrían realizar una labor encaminada a que los ciudadanos conociesen mejor la actuación municipal y el coste del conjunto de los servicios que reciben. Paralelamente, y a pesar de las dificultades existentes (agravadas por la actual coyuntura de crisis), habría que aproximar paulatinamente la tendencia de los gastos reales al potencial fiscal municipal.

En líneas generales, y en relación a las bases productivas de los municipios, consideramos que, en lo esencial, se debe apostar por una línea de continuidad. Continuidad en las actividades pero acompañada, en muchos casos, de cambios y reestructuraciones más o menos profundas. En nuestra opinión, los principales sectores que constituyen la base económica de los municipios no están, ni mucho menos, agotados y presentan un importante mercado potencial tanto interior como exterior. Estas posibilidades de futuro no deben excluir, todo lo contrario, la exploración de nuevas posibilidades de producción, particularmente las vinculadas a los sectores hegemónicos.

Las exigencias del nuevo modelo productivo basado en la integración territorial

El nuevo modelo industrial, basado en especialización, innovación, diferenciación de producto, desarrollo de redes comercializadoras, etc, es ya una realidad en algunas empresas modélicas del eje del Vinalopó (en algunas empresas de mármol, que adaptan innovaciones tecnológicas muy avanzadas, o del calzado). Es necesario que se extienda esta práctica, y para ello se cuenta con algunos aspectos favorables que podrían ayudar a consolidar el nuevo marco económico, como son:

- a) La existencia de un alto grado de concentración territorial en las actividades industriales propias del eje, el calzado en Elda-Petrer y Villena, el mármol en Novelda, que puede potenciar el desarrollo de lo que Porter denomina 'atmósfera empresarial', que favorezca la difusión de innovaciones y el desarrollo de una cultura típica vinculada al sector.
- b) La fuerte tradición exportadora es un factor muy favorable para facilitar el cambio en el sector industrial.
- c) La gran reserva existente de mano de obra en la comarca puede servir de incentivo en la atracción de capitales extranjeros, y en la aplicación de innovaciones y nueva tecnología.
- d) La existencia de una cultura empresarial en toda la provincia, con sectores e industrias diferenciadas, constituye una buena base a la hora de consolidar el tejido económico, a falta del desarrollo de un sector servicios especializado destinado a ayudar a las empresas.

La puesta en valor del territorio del Eje, cuidando su evolución, evitando al máximo las deseconomías que pudieran crearse por la fuerte actividad industrial, y conservando el entorno, junto con una estrategia de desarrollo conjunta con el resto de la provincia, son los dos últimos aspectos que atraerían la apuesta de inversores foráneos, y sentarían las bases definitivas de la senda sostenida de crecimiento.

El destacado papel de las infraestructuras en la integración

El desarrollo de las infraestructuras y la integración del Eje del Vinalopó está íntimamente relacionada con el sistema de asentamientos existentes. La lejanía de una macrocefalia, como Valencia, y la coordinación de las ciudades en las comarcas alicantinas definen un territorio equilibrado, con centros urbanos fuertes, como Elda-Petrer, con ámbitos de influencia fuertes, superando a menudo el nivel comarcal y manteniendo la vitalidad de estas áreas urbanas en las que la estrategia de desarrollo del territorio debe ir dirigida a su potenciación. Estas ciudades de tamaño medio de-

ben ser centros en la articulación de las diferentes áreas funcionales de la provincia de Alicante, asegurando la correcta conexión del resto de los núcleos con las cabeceras comarcales, y de éstas con la provincial. La ordenación de esta manera consolidará la conexión de todas las áreas de influencia comarcal del Vinalopó con el Eje del Mediterráneo, para garantizar el acceso a los espacios de desarrollo más dinámicos existente en la actualidad. Alrededor de estas líneas tiene que dirigirse el plan de desarrollo de las infraestructuras.

La red existente en el Eje es marcadamente insuficiente pese a la importancia de la vía principal, la carretera Alicante-Albacete, N-330, sobre todo por su conexión a la N-IV y la red ferroviaria que evoluciona de forma paralela. Este hecho no es solo característico del Eje del Vinalopó, quizás en mejores condiciones que las comarcas vecinas precisamente por estas vías de gran tradición. Así, Morales (1993) no duda en afirmar “..En el caso alicantino, las planificaciones se han hecho de forma parcial, y a veces inconclusa, sin contemplar una solución de conjunto y respondiendo a intereses muy dispares e incluso en ocasiones contrapuestos. Si presenta resultados positivos, éstos son fruto de actuaciones muy antiguas, que en ningún momento respondían a la demanda o exigencias de una ordenación racional en un territorio con grandes perspectivas de futuro...”.

Las redes de transporte deben ser entendidas desde una doble perspectiva. En primer lugar es un sistema de conexiones dentro del territorio que dota de accesibilidad a personas y favorece el intercambio de factores. En segundo lugar, es una actividad productiva que genera un alto valor añadido, empleo y demanda, al igual que efectos externos positivos en el entorno.

El primer enfoque es el habitualmente utilizado para los análisis enmarcados bajo el título de infraestructuras y transportes, Al igual que en el entorno del Arco del Mediterráneo, conexión natural de las vías existentes y que atraviesan el Vinalopó, pueden resumirse algunas características comunes del panorama actual de los transportes y comunicaciones. Estas se encuentran potenciadas en el eje del Vinalopó por el déficit de infraestructuras alternativas existente, y son las siguientes:

- a) La evolución del transporte terrestre y su distribución modal en los últimos veinte años reflejan el empuje de la carretera y pérdida continua de cuota de mercado del ferrocarril, tanto en viajeros como en mercancías. La incidencia del transporte marítimo sobre viajeros, y del aéreo sobre mercancías es mínimo, mientras que en otros países del Arco Europeo, la importancia del transporte de cabotaje es alta, moviendo casi el 20% de las mercancías.
- b) En el mercado del transporte, las condiciones de transparencia, igualdad de acceso, competencia entre modos..etc, están insuficientemente garantizadas, sobre todo en el caso del ferrocarril, sector donde es difícil competir en la medida en que el protagonismo del sector público en el mismo es muy fuerte (propietario de las infraestructuras, limitaciones tarifaras..etc), así como la es-

casa consideración de sus ventajas comparativas, que son seguridad, contaminación menor, menor ocupación del suelo, cuestión muy relevante en la provincia por el alto número de concentraciones urbanas existentes, rendimiento energético, etc.

c) El nuevo modelo de transporte tiene unas características diferenciales, como son, internacionalización creciente, gran dispersión espacial de orígenes y destinos, mercados progresivamente segmentados, mayor importancia de los transportes combinados, énfasis en la calidad (rapidez, seguridad, flexibilidad), y aplicación intensiva de las nuevas tecnologías. Estas características entroncan bien con las propiedades de las producciones típicas del Vinalopó, manufacturas y productos agrícolas y minerales, pequeña dimensión empresarial, fuerte proyección exterior y localización difusa, en la medida de un uso cada vez más intensivo de la carretera como medio básico de transporte.

d) El transporte de mercancías se ha convertido en una pieza más, junto con el almacenamiento, la distribución y otras, de un proceso de gestión de los flujos de mercancías, que se concretan en los denominados Centros Integrados de Mercancías o Zonas de Actividades Logísticas, que hacen de eslabón intermedio entre industria, transporte y consumidor.

e) Las fuertes necesidades de desarrollo de infraestructuras contrastan con los problemas presupuestarios de las administraciones a nivel general. El desarrollo de la financiación alternativa, a través de peajes o compensación, parece ser el modelo para conseguir el desarrollo de los planes.

La mejora del trazado de la carretera que articula el eje del Vinalopó, pese a ser relativamente reciente, resulta ya insuficiente y se hace necesaria su ampliación, mediante un tercer carril en cada dirección, como alternativa más sensata y menos impactante. Aunque ello no obvie el hecho de que se trata de una autovía de primera generación, resultante del mero desdoblamiento de la carretera N-330, sin corregir adecuadamente peraltes, curvas ni trazados. Esa primera adecuación olvidó, además, la creación de una red fuerte de accesos que conectasen las carreteras comarcales con la N-330. De hecho, las conexiones se desarrollan a medida que se aproxima a una población, terminando, habitualmente, una vez se abandona la autovía.

Las condiciones propias de la actividad económica en todo el eje del Vinalopó requieren el desarrollo de un trazado axial de carreteras comarcales que consigan, de un lado, aproximar en tiempo de desplazamiento real las poblaciones más alejadas con la autovía, y, de otro, disminuir el tiempo de transporte entre los distintos centros fabriles, de forma que integren las distintas áreas industriales y comerciales del Vinalopó entre sí, y, a su vez, con la principal vía de comunicación. El trazado al que hacemos referencia deberá estudiarse en función de los flujos económicos más importantes existentes en la zona, entre ciudades y territorios próximos.

Paralelamente no se puede olvidar la importancia de la vía principal que tiene en cuanto a su poder de conexión desde el interior con la costa, habitualmente utilizada por los flujos de población que acuden a las playas en los meses de verano. De igual modo, constituye el paso obligado desde buena parte de las regiones hortofrutícolas andaluzas hacia Europa, empleado de manera habitual por los grandes camiones. Desde su construcción, el número de vehículos que la utilizan es creciente, llegando a un grado alto de saturación. Los problemas existentes en algunos puntos del trazado, sobre todo desde Elda, exigen ya su mejora, incluso aunque se planteen itinerarios alternativos para el tráfico de paso entre el interior peninsular y la costa.

En cuanto al transporte por ferrocarril, la vía que une el trazado de La Encina-Alicante es la que atraviesa el eje del Vinalopó. Esta vía tiene diversos problemas técnicos, como la unicidad de su trazado, la existencia de cruces que actúan como bloqueos a la fluidez del recorrido, la existencia de traviesas antiguas, no de doble trazado, lo que dificulta tanto los niveles de velocidad que pueden alcanzarse, sino la posibilidad de adaptación al ancho europeo. Actualmente, con el tipo de máquinas disponibles, podría aumentarse la velocidad de recorrido y reducirse, por tanto, el tiempo de accesibilidad tanto a Alicante como a Madrid, de manera que, de acometerse las reformas, el tren se convertiría en una buena alternativa de transporte que competiría con la carretera. Estas reformas rondan alrededor de un nuevo trazado paralelo al existente con los medios técnicos mencionados en su infraestructura. Conviene señalar que el AVE, en su caso, sólo permitirá el transporte de personas que, con ser importante, no resuelve la posibilidad de que el ferrocarril vuelva a competir con la carretera en el transporte de mercancías.

Los beneficios serían grandes en términos de disminución de las congestiones del transporte por carretera, tanto de mercancías como de personas, alrededor de la N-330, menor contaminación y por tanto efectos medioambientales positivos, mayor accesibilidad a los centros de rango superior, en términos de menor tiempo de transporte (si se consiguen los 160Km/h posibles se reduciría el tiempo de viaje Alicante-Madrid a 2 horas 45 minutos). Estos efectos beneficiarían a las centralidades mayores del Eje, Elda-Petrer y Villena. El desarrollo de los trazados de tren por el resto de la comarca parecen mucho menos eficientes en la medida que los costes serían muy altos, sobre todo para el transporte de mercancías. El conectarlo con el desarrollo de un trazado de carreteras radial podría ser una buena solución mixta que incentivase el uso del tren como medio alternativo de transporte.

El desarrollo de las redes terrestres, carretera y ferrocarril, deberán entroncar con similares vías del Arco Mediterráneo y con el puerto de Alicante y el aeropuerto de Alicante, por lo que las mejoras de acceso a ambos centros se muestran como un requisito adicional que agilice el tiempo de llegada de mercancías y viajeros a su punto de destino, cuestión esencial que contribuye a la estructuración e integración de los espacios económicos.

Los principales problemas y desajustes en los modelos urbanos desarrollados

Los modelos de desarrollo espacial de las ciudades del área de estudio no difieren en mucho de los que muestran las demás poblaciones de la Provincia de Alicante. Obvio es señalar que aquellos municipios con un desarrollo demográfico más acelerado han adoptado necesariamente esquemas clásicos de desarrollo, mediante parcelación ortogonal-repetitiva del territorio a partir de "ensanches". Ello ha sido innecesario en aquellas otras poblaciones con menguado ritmo de crecimiento, que ha favorecido la adopción de un modelo de desarrollo urbano más laxo, mediante conjuntos de viviendas unifamiliares, en toda su variada tipología.

Esos municipios más pequeños presentan magníficas posibilidades de prever razonada, adecuada y consensuadamente su desarrollo espacial, adoptando de manera premeditada soluciones que compaginen la ocupación urbana del territorio con elevados estándares de calidad de vida y profundo respeto al entorno natural. No obstante, para ello son precisas una serie de actuaciones que potencien la unidad de valores entre todos los poderes públicos y privados actuantes.

Es necesario, de ese modo, fomentar la adopción de criterios de actuación y normativa sobre la mejora del medio ambiente urbano. A partir de los distintos modelos urbanos, considerar la estructura viaria como elemento estructurante. Para casos especiales, como los relacionados con actividades industriales contaminantes (la industria del mármol, en especial su fase extractiva), se deben consensuar actuaciones que minimicen la incidencia de problemas de polución o cuanto menos su impacto en el medio natural. Adecuadas políticas de restauración de la cubierta vegetal tras la explotación de los yacimientos puede ser una de esas actuaciones. Ello puede ser oportuno, por ejemplo, entre los municipios de Pinoso y La Algueña, e incluso entre Aspe y Hondón de las Nieves. De hecho, pueden apuntarse como posibles actuaciones la eliminación de escombreras de las canteras mediante un convenio entre los distintos municipios.

De igual modo resulta necesario controlar de forma estricta la edificación diseminada. Para ello es conveniente la elaboración de un *Plan Especial de asentamientos en el medio rural*, que indique zonas aptas para ese uso, intensidades, condiciones urbanísticas, físicas y paisajísticas, actividades y actuaciones permitidas, así como aquellas otras prohibidas. En igual medida se hace preciso reducir los niveles de contaminación acústica y atmosférica, en especial la originada por los vehículos automóviles.

La estructura que presentan hoy los municipios del área tiene tanto que ver con el proceso de extensión indicado anteriormente como con los distintos instrumentos de planeamiento adoptados en cada caso. Sería interesante, con todo, que las nuevas ocupaciones urbanas adoptaran modelos y diseños más variados, en los que se superase con holgura los distintos estándares mínimos obligados por ley y sobre una estructura viaria principal apta para toda ampliación espacial posterior. En este sentido, es necesario des-

arrollar y potenciar los bulevares que cohesionan y estructuran la ciudad, no en vano se trata de espacios potenciales de ocio y recreo.

En los procesos de planificación y planeamiento, se hace imprescindible fomentar el hábito, entre los respectivos planificadores municipales, de diseñar la estructura y destino de su territorio municipal en íntima relación con los de los municipios limítrofes, sobre todo en cuanto a la localización de usos y aptitudes del territorio. Para ello, es necesario evitar o limitar en lo posible, mediante las preceptivas ordenanzas de edificación, la excesiva compacidad de la ciudad actual, la tendencia a la densificación de determinadas áreas urbanas y la proliferación de la edificación en altura. De igual modo, resulta imperioso evitar la degradación del espacio público, favorecida por la nefasta tradición de la inmediatez económica de la promoción. En este sentido, el Ayuntamiento puede actuar como filtro ante estas actuaciones. Para la mejora de la imagen urbana, es necesario suavizar la presencia de discontinuidades en la escena urbana, que fosilizan focos de marginalidad, división social del espacio o zonificación, como es el ejemplo del barrio de La Tafalera, en Elda.

La elección de la figura de planeamiento más conveniente en cada caso es una primera necesidad para lograr una estructura urbana y un proceso de desarrollo espacial ordenado y previsor. En buen número de los municipios estudiados esa figura de planeamiento requiere ya una urgente actualización, máxime cuando han de acomodarse a los requerimientos del nuevo ordenamiento urbanístico de la Comunidad Valenciana.

Dado el limitado crecimiento demográfico de muchos de esos municipios, el instrumento de ordenación territorial municipal más utilizado han sido las *Normas Subsidiarias*. Un estudio profundo y pormenorizado de cada uno de ellos seguramente justificará la necesidad de adoptar criterios de *Plan General* en la mayor parte de ellos, tal como exige la nueva normativa legal valenciana.

La conveniencia de adecuar la clasificación y calificación de los distintos espacios que conforman cada territorio municipal con los de los municipios limítrofes, como ya se expresó anteriormente se expresa claramente en los suelos clasificados todavía como No Urbanizables. La necesidad de controlar de forma estricta la edificación diseminada, exige la elaboración de un *Plan Especial de asentamientos en el medio rural*, que indique zonas aptas para ese uso, intensidades, condiciones urbanísticas, físicas y paisajísticas, actividades y actuaciones permitidas, así como aquellas otras prohibidas, etc. En igual medida se debería evitar la dispersión de áreas industriales por el territorio, como ocurre en el término municipal de Novelda y, con menor impacto, prácticamente en todos los municipios del Vinalopó. Tomar conciencia de ese problema llevaría a asumir el espacio interurbano como *paisaje*, desarrollando para ello un *Plan Especial del medio físico* o, en su caso, un *Plan paisajístico* previo, que sentase criterios a los que deberían ajustarse los planeamientos municipales.

Se conseguiría, con ello, favorecer la correcta y coordinada ubicación en el territorio de servicios y equipamientos urbanos de utilización comarcal. Tal circunstancia puede aplicarse cuando deban ejecutarse complejos residenciales y urbanizaciones situadas a

caballo entre varios municipios. Sirva como ejemplo la urbanización Montesol, entre Aspe y Elche. En algún caso, ya existen en marcha iniciativas comarcales para la oferta de servicios públicos: los municipios de Hondón de las Nieves y Aspe poseen una Mancomunidad de Servicios Públicos y la Mancomunidad del Medio Vinalopó, aunque limitada en sus atribuciones, ofrece algunos servicios a Elda, Petrer, Sax y Monovar.

Si bien la dispersión urbana crece por todo el Valle del Vinalopó, no lo hace en igual medida los servicios ni los equipamientos precisos para aglutinar en debida forma ese crecimiento urbano que, con frecuencia, se torna difuso y difícil de controlar. Conforme con los estudios realizados, sería preciso mejorar la manifiesta carencia de elementos aglutinadores en el ámbito comarcal (parques comarcales, ofertas lúdicas, deportivas, culturales, artísticas, comerciales, etc.). En este sentido, se han detectado las siguientes carencias:

- centros asistenciales y sanitarios de carácter comarcal que mejoren el servicio que en la actualidad ofrece el de la zona Elda-Petrer o Villena.
- parques comarcales de bomberos; en la actualidad existen tan sólo los de Elda (comarcal), Villena (subcomarcal), y en estudio el de Banyeres (subcomarcal).
- mataderos; funcionan los de Elda (comarcal), Novelda (municipal), Villena (comarcal) y Banyeres (local).
- construir en número necesario depuradoras y plantas de reciclaje de residuos sólidos urbanos e industriales y erradicar paralelamente los vertederos, controlando aquellos de naturaleza ilegal. En efecto, la falta de coordinación municipal para definir una política comarcal de eliminación de residuos sólidos y tratamiento de aguas residuales urbanas e industriales, así como la carencia de infraestructuras básicas y de servicios para el saneamiento y depuración de residuos, provocan la proliferación de vertederos incontrolados y el vertido en espacios naturales, con el consiguiente impacto negativo medioambiental y paisajístico.

En estos últimos años se ha asistido a una eclosión de Planes Estratégicos y de Desarrollo Regional. Si hemos insistido en que los planeamientos municipales no deben plantear desarrollos enfrentados, de igual forma se admite que resulta incoherente, cuanto menos, formular planes de desarrollo supramunicipal que no se tengan mutuamente en cuenta. Se presenta así, ahora, la oportunidad de acomodar coherentemente y de forma mutua, los planes estratégicos existentes, con afección sobre el Valle del Vinalopó, tales como el *Plan Estratégico de la Diputación*, el proyecto del *Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*, *Plan Estratégico para el desarrollo del eje económico del Vinalopó*, el *Plan estratégico de Elche* y el *Plan estratégico de desarrollo del Alto Vinalopó*.

Bibliografía

- ATTINI, G., RULLANI, E., 1996, "Sistemas productivos locales y mercado global", *Revista I.C.E.*, nº 754, pp. 11-24
- BELIL BOLADERAS, M., "Industria y ciudad", *La industria en la planificación urbana*, V Jornadas de Geografía Industrial, Girona, Grupo de Geografía Industrial, AGE, 1994, vol. I, p. 10
- BELIL BOLADERAS, M., "La industria en la planificación urbana", *V Jornadas de Geografía Industrial*, Girona, 1994, Universitat de Girona, p. 10.
- CIVIDANES, J.L., HERNÁNDEZ, G., 1993, "Dinámica industrial y áreas de especialización", *Estructura económica de la Provincia de Alicante*, Alicante, Dip. Provincial, pp. 173-187
- GAROFOLI, G., «La evolución de los sistemas productivos locales. Una aplicación práctica: Vígevano», *Diversificación económica y desarrollo local*, Pla estatístic d'Elx Futur, Ayuntamiento de Elche, pp. 33-57.
- MAILLAT, D., «Desarrollo territorial, milieu y política regional» en *Desarrollo Económico Local en Europa*, Colegio de Economistas de Madrid, 1995, pp. 37-51.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R.(Coord.), «Transformaciones económicas y reorganización espacial», *Boletín de la Asociación Geógrafos Españoles*, Madrid, 1997
- MÉNDEZ, R., "Los procesos de cambio industrial en la renovación de las políticas de promoción y ordenación", *Actividades productivas y urbanismo*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1997, pp. 31-49
- MÉNDEZ, R., "Sistemas productivos locales y políticas de desarrollo rural", *Estudios Regionales*, 1994, nº 39, pp. 98-112
- PONCE HERRERO, G., JUÁREZ SÁNCHEZ-RUBIO, C., "El Vinalopó Medio", *Geografía de la Provincia de Alicante*, Murcia, 1987, vol. I-2, pp. 255-313
- PONCE HERRERO, G., "Industria y medios de transporte en los corredores de Almansa y del Vinalopó", *Investigaciones geográficas*, nº 18, Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante, 1997, pp. 99-116
- PONCE HERRERO, G., MARTÍNEZ PUCHE, A., "Espacios y ejes industriales", *Cartografía temática de las tierras alicantinas*, IUG, Universidd de Alicante, 2000, pp. 108-112
- SALOM, J.; ALBERTOS, J.M.; PITARCH, M.D.; DELIOS, E., *Sistema Urbano e innovación industrial en el País Valenciano*, Universitat de Valencia, Valencia, 1999
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. Y SÁEZ CALA, A., «La dinámica de los Sistemas Productivos Locales. El caso de la Industria del Calzado en España» en *Desarrollo Económico Local en Europa*, Colegio de Economistas de Madrid, 1995, pp. 89-214.
- VÁZQUEZ BARQUERO, A., 1992, "Articulación de los sistemas productivos locales con los sistemas de las ciudades", *Economía industrial*, nº 287, pp. 85-94.