



L'Escudella

Revista d'Història i Cultura • Núm. 6 • Hivern 2013



Vies i camins

Sumari

La xarxa viària de Xeraco

JACINTA RUBIO RODRIGO

I

Camins i assagadors vius

RAFEL CAMPOS SASTRE

JOAN IBORRA

ANTONI MARTÍ MILAN

2

Vies i camins

RAFEL CAMPOS SASTRE

JOAN IBORRA

ANTONI MARTÍ MILAN

6

L'eixampla de Xeraco (II)

FRANCESC TORRES I NAVARRETE

20

L'Escudella

Revista d'Història i Cultura. Núm. 6. Hivern 2013

Edita: Associació Cultural La Goleta. Xeraco

Director: Joan Iborra

Consell de redacció: Rafel Campos, Joan Iborra, Antoni Martí, José Luis Planes, Francesc Torres

Imatge portada: Camí terrer

Imatge contraportada: Camí Real

Fotografies revista: Arxiu la Goleta

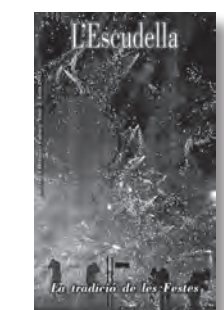
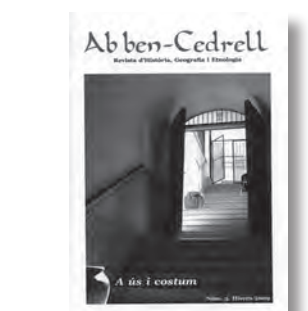
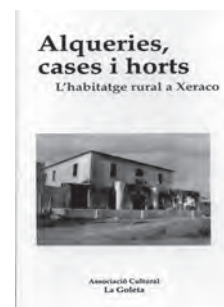
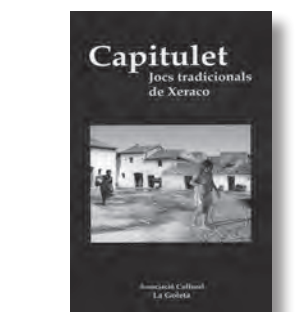
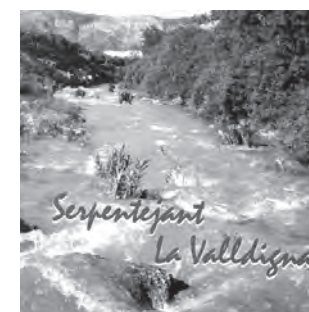
Disseny i maquetació: Joan Iborra, Rafel Campos

Imprimeix: Impremta Palàcios, Sueca

Dipòsit legal: V-2333-2012

ISSN: En tràmit

Amb el suport econòmic de l'Acadèmia Valenciana de la Llengua



La xarxa viària de Xeraco

Els camins constitueixen una estructura ordenada i útil que permet la comunicació entre els humans. La xarxa viària exerceix un paper essencial en la modificació morfològica del territori. Servidors d'interessos econòmics i necessitats socials, els camins que travessen Xeraco són fruit d'un procés històric establert al llarg de molts segles i de moltes cultures. Mai no han sigut com els coneixem ara, ni tan sols com els recorriem fa trenta anys, per usar una mesura qualsevol. Les vies de comunicació es transformen segons el moment històric i de vegades, fins i tot desapareixen de la memòria pública com espai viscut, potser perquè han perdut la utilitat o perquè han sigut engolits per una urbanització superior.

Avui dia, l'eix comunicatiu de Xeraco es conforma a dos nivells com a resultat de dos categories distintes: desplaçar-se pel terme i circular en direcció a d'altres territoris. La primera resulta molt fàcil de distingir, es tracta del camí Vell de Xàtiva. Una antiquíssima via denominada amb altres noms segons passaven els anys. A partir d'aquest eix que travessa el poble de nord a sud, s'obri un nombrós grup de camins que el travessen de dalt a baix en sentit perpendicular E-W, excepte el camí Real, actual carretera Natzaret-Oliva, de recorregut paral·lel. No ha de semblar estranya aquesta disposició si anotem que el centre urbà s'assenta suaument sobre el piemont del massís del Mondúver.

El dibuix de les comunicacions viàries de Xeraco ha sigut estudiat i fotografiat en aquest número de la revista que dedica les seues planes a presentar i retratar dèsset d'aquests traçats d'acord amb un objectiu evident: donar a conèixer els noms, imatges i recorreguts dels camins que travessen Xeraco. Tanca la revista un article de Francesc Torres que estén l'estudi de l'eixampla urbana del poble, continuació del text publicat al número quatre de *L'Escudella*.

JACINTA RUBIO RODRIGO

Camins i assagadors vius

RAFEL CAMPOS SASTRE

JOAN IBORRA

ANTONI MARTÍ MILÁN

El paisatge actual del terme de Xeraco és un document destacat per a l'estudi de la seua història. És el producte de l'acció continuada durant molts segles dels factors naturals i de l'activitat humana. Una activitat que ha determinat significativament la configuració del territori fins esdevenir el principal agent transformador del poble, sobretot els darrers dos-cents anys. Les cultures que s'hi han establert en qualsevol moment de la història han fet ús del paisatge, han intervingut en l'entorn amb major o menor impuls i l'han convertit en el seu lloc de residència i de relacions socials. I tanmateix, calia seguir una senda, una travessa o un camí per a desplaçar-se pel terme o acostar-se a la ciutat, a la vila o al llogaret més pròxim. I aquesta és, tot just, la substància d'aquest article, que pretén acostar-se modestament a la xarxa de camins que travessa el poble de nord a sud i d'est a oest. Avui, els qui vivim a Xeraco, en aquest ambient entre rural i urbà que ens envolta, hem adoptat uns hàbits ben assentats a l'hora d'usar els camins, els denominem com vulguem: carrers, atzucacs, avingudes o simplement camins. En realitat, les vies que travessen el poble les sentim com una extensió de casa nostra, un espai veïnal usat per a traslladar-nos còmodament a un altre lloc, però també aprofitat per a fer un barret amb les amistats o per a seure a prendre la fresca quan fa bo.

Conceptualment, la paraula camí ha seguit un procés ajustat al creixement i desenrotllament de l'administració. Ara mateix, un 'camí' és la via oposada a la 'carretera'. Un canvi procedent del segle XVIII quan s'imposà la denominació de carretera per a designar les vies de comunicació construïdes per l'Estat per al transport general amb carros, caravel·les i diligències. Recordem l'exemple del Camí Real que des del centre de la ciutat de València es dirigeix en línia rectilínia cap al port d'Almansa. De fet, durant molts anys, hi conviviren harmoniosament ambdues definicions i s'aplicaven amb significats idèntics. Finalment, es produí la separació semàntica i de funcions, segons els criteris de classificació de les lleis administratives que els diversos governs aprovaren.

Penetrar en l'espessa dinàmica caminal de Xeraco permet de transitar, visualment o de pensament, per les diverses tipologies en què hem classificat els vials xeraquers: carreteres, camins generals, camins de partida, camins forestals i camins particulars. Romanen fora d'aquesta relació les sendes i travesses que demanen un tractament a banda.

Des d'una òptica zenital, sobre un plànol del terme del poble com el que s'inclou a les pàgines centrals, s'observen les dues carreteres importants que el travessen: l'autopista i la carretera general. Formen un eix d'orientació nord-sud sobre el qual es distribueix tota la malla viària. Sobre la via de comunicació principal, la carretera general, es bastien els ramals o camins secundaris que connectaven amb les altres poblacions. Històricament, una de les rutes principals de comunicació de l'època romana travessava



Camí de la Font del Xopet

la Safor. Segons diversos estudis, provenia d'Alzira, travessava la Valldigna ran la serra i vorejant les terres de marjal passava per Xeraco, Xeresa i Oliva en direcció a Dénia. L'estructura de vies i calçades procedents d'aquesta època ha servit de guiatge per a l'actual xarxa de carreteres. No descobrim res de nou amb aquesta asseveració, l'existència a Xeraco del topònim 'camí de la Calçada' és un clar exponent de la romanització. De fet, el camí Vell de Xàtiva, que procedent de Gandia passava pel carrer Major i el carrer la Gola en direcció a la Vall, és l'antiga via ibera transformada pels romans en un ramal de la via Augusta. En realitat continua essent l'eix essencial sobre el qual bascula la selecció dels camins que hem esbossat en aquest text.

Aquest article no persegueix realitzar un inventari exhaustiu del paisatge històric, sinó tan sols assenyalar l'existència de rutes antigues que mostren una forma d'acostarnos a Xeraco des d'una òptica distinta que mai no mostraran els documents. Tampoc no és cap idea novedosa, sinó d'una manera optativa d'entendre l'empremta històrica. Difícilment podrem fer-nos una idea del passat si desconexem com eren els camins i bancals que hi havia llavors, alguns dels quals s'han perpetuat des de temps ibèrics, com el camí Vell de la Vall.

El primer nivell comunicatiu del poble el constitueixen les dues carreteres, la general i l'autopista, i el segon, els camins que uneixen les diverses partides del terme. En realitat l'autopista actua de barrera incòmoda i molesta que talla el terme i els vials que menen vers la serra. L'any 1974, el Ministeri d'Obres Públiques va tramitar els expedients d'expropiació forçosa per a construir-la, de la que era concessionària la Autopistas del Mare Nostrum S.A. Vist que l'expropiació es va declarar d'urgència, després d'uns anys d'intensa lluita cívica quintaessenciats en l'obra el *Supercaminal* del grup de teatre Pluja. Les parcel·les de terra foren ocupades ràpidament. L'autopista va exigir una franja de cinquanta metres d'amplada per a la plataforma viària, una zona de reserva a cada costat i la reposició dels camins agrícoles. L'obra travessa el terme municipal en direcció N-S sobre una zona de condicions climàtiques excepcionals per al cultiu dels cítrics. Es va indemnitzar els propietaris amb la minsa quantitat de 40.000



El camí de les Marjals en tardor i estiu

pts per fanecada d'hort. Molts propietaris van acceptar el preu, malgrat la reticència a perdre una terra pel valor afegit que l'arrelament al patrimoni agrícola tenia, i té, per als xeraquers. La crema massiva dels arbres agarberats per les màquines va ser un dia que va omplir de fum l'atmosfera i de patetisme el cor de molts llauradors. La carretera general, el camí Vell de Xàtiva, el camí de la Vall i, després del desviament, camí del Cementeri, comunicava Xeraco amb les ciutats més pròximes, Gandia, al sud i Tavernes, al nord-oest.

En un orde menor hi ha el camí Real, actual carretera Natzaret-Oliva, on s'emplaçava la Venta, la trilladora i la caseta del Guarda. De traçat rectilini i inexistent quan el nega la plena, no estava en ús quan Jaume I arribà al grau de la Vall amb l'objectiu de cobrar el castell de Bairén:

E quan açò fo passat, entram en la vall de Bairén, e parlam ab l'alcaid qui tenia lo castell de Bairén, e ab aquells de Vilallonga, e de Borró, e de Villela, e de Palma, qui eren castells de roca grans e forts. E dixeren-nos que quan l'alcaid de Bairén hauria feït pleit ab nós, que tots aquells de la vall se rendrien () E quan fom aenant, troban aquell grau que ix de la vall d'Alfàndec, e dixem a un escuder que passàs a cavall e ab una llança si havia guau. E no hi trobà guau en lloc que hi pogués passar que no hagués de nedar tant com una llança de cavaller o pus. E nós no haviem barca, e nós dixem: «Passem en bona ventura, que açò a fer cové». E passam d'aquella manera que en l'altra érem passats () E faem venir per mar pa, e vi e carn salada, car carn fresca no la hi podíem haver llaores.

JAUME I: *Crònica o Llibre dels Feits*. Capítols 307-313 (anys 1267-1283)

El camí de la Mar configura un traçat en direcció est que li atorga una importància cabdal: hi circula el turisme cap a la platja. En altres temps no passava de ser un camí de partida per anar als Borron o les Sorts, molt allunyat de l'enorme importància que gaudeix actualment. Podíem dir que en la direcció oposada s'obri el camí de les Fonts, de toponímia acumulativa i variada: camí de Rondonera, camí de la Font de l'Ull... Són els més importants entre la mar i la muntanya. En un tercer ordre hem enclavat la resta de camins els quals bàsicament comuniquen diverses partides o sectors del poble i



El Caminàs. Any 1973

per aquest motiu tenen un tractament inferior. Hem seleccionat, per representatiu, tretze camins menors, encara que no menys importants per als xeraquers. Són els següents: camí de la Font del Xopet, de Xeresa, el Caminàs, de les Marjals, de Vora Riu, dels Borrons, del Mig, dels Fondos, de la Ratlla i del Teular. Hem incorporat una senda asfaltada ran la font dels Madallars, que ha vingut a denominar-se camí dels Madallars, potser l'únic que circula per sobre de la serra en terme de Xeraco. Hem tractat d'oferir informació sobre unes antiquíssimes vies, quasi desaparegudes, que durant un temps realitzaren una labor impagable, quan el poble viva plenament de l'agricultura i la ramaderia: els camins de ferradura —un camí estret, apte només per als animals de transport i per on no podia transitar un carro— i els assagadors —unes vies pecuàries per al pas del ramat o per a tragar les collites, amb la finalitat de tindre a les mans i en paper les principals vies de comunicació de Xeraco.



Camí de la Font de l'Ull

CAMÍ VELL DE XÀTIVA O DE TAVERNES

Cal caminar com un camell. Que segons dien, és l'únic animal, que remuga mentre camina.

HENRY DAVID THOREAU

El camí Vell de la Vall o camí Vell de Xàtiva o simplement camí Vell va canviar el nom el 7 de juny de 1897 quan inauguraren un cementeri nou al costat d'aquell vial. El seu traçat és continuació d'un carrer allargat i planer farcit de noms: carrer Gandia, Màrtirs, Gola, Mar i entre els dos primers la plaça de l'Església.

Deixarem l'últim carrer per continuar en direcció nord uns centenars de metres on podem observar la façana del cementeri i una creu de pedra ubicada als afores del poble com a creu de terme. Amb motiu de l'expansió urbanística del municipi, la creu es va traslladar al jardí de la necròpolis. Més avant creuarem per un gual del barranc de les Fonts i tot seguit contemplarem la calçada, la bassa i les parets d'un riurau pertanyents a la sènia d'Amàlia, tot en mal estat de conservació. Molt a prop el trajecte corre paral·lel a la via del tren de rodalia València-Gandia fins un pas a nivell senyalitzat amb avisos visuals i acústics. Travessem el barranquet dels Morts, deixem la casa Daniel a la dreta i per últim després d'un recorregut de 2 km el camí mena a la carretera N332 ja en terme de Tavernes de la Valldigna junt a un conreu de caquis. La diferència entre camí i carretera suposa un contrast immens.¹



¹ Arxiu Històric Nacional (AHN) 1057 D1 «Jacint Rodrigo 12 f terra garroferal al camí de la Vall, que afronta amb el dit camí, terra d'Antoni Serra, Bernat Ribes i Barranc».



CAMÍ REAL. CARRETERA NATZARET-OLIVA

Oficialment és la carretera CV605, però també rep el nom de camí Real o de l'Arena. Natzaret, el barri marítim de València, i Oliva estan units per una carretera que discorre sempre a prop de la costa. Té la condició de via pecuària si bé actua com a comunicació turística i agrícola, de totes maneres la Generalitat Valenciana la incorpora en el catàleg corresponent com a «bé de domini públic, inalienable, imprescriptible i inembargable». Les vies pecuàries sumen 14.000 km al País Valencià.

El recorregut pel terme de Xeraco, uns 3 km, presenta dos aspectes completament diferents. Des de la Ratlla de Tavernes fins al pont sobre el riu Vaca, remodelat en 2012, és un vial estret, ofegat per les canyes, xiprers i tanques diverses. En canvi des del pont fins el terme de Gandia, s'eixampla en una calçada de doble sentit i voravies als costats. Separa les partides de Marjals i Marenys tan diferents físicament. La marjal és un tipus de zona humida on s'entolla l'aigua durant les plenes d'hivern a causa de l'alt nivell freàtic de l'aigua subterrània. Els marenys, marines, deveses o muntanyassos formen uns cordons d'arena acumulada pels sediments de la pluja, el vent i la mar separant la marjal d'aigua dolça de la mar amb una barrera coneguda com a restinga. El trajecte completament pla ofereix una varietat botànica inusual amb algun detall extraordinari com la presència d'algun pi centenari o la impressionant grandària d'un al·lòcton eucaliptus.



Un agradós camí ens guiarà del poble a la platja en un recorregut de camps cultivats, d'històries i treballs incorporats a la memòria col·lectiva de Xeraco com una calçada romana local que reparteix vials a dreta i esquerra fins la vora de la mar on el paisatge no té amo i el visitant podrà gaudir lliurement els tòpics turístics de sol i platja. La ronda de Brugueres, vila del Llenguadoc agermanada amb Xeraco, tanca per l'est l'espai urbà del poble amb una avinguda d'amples carrils per a la circulació de vehicles i generoses voreres on seure i compartir una agradable picadeta en qualsevol bar. El cavallerós trinquet del poliesportiu ens acomiada en la ruta cap a la platja. Ben a prop l'esplèndida redona de la Calçada acull el lloc de la sènia on els animals menaven per elevar l'aigua d'un pou de poca fondària. Ara sols resta, un poc retallada, la bassa d'aquell enginyós conjunt; el riurau ha esdevingut una delitosa caseta amb motor dièsel. Adossada a la caseta una mesurada torre distribueix l'aigua a partides llunyanes. La figuera, el garrofer, pins blancs i exòtics donen ombra i fruits clàssics. Completen l'indret una gasolinera i els magatzems per a confecció de taronja on poderosos camions carreguen i transporten la fruita als mercats de tot arreu.

Encarem tot seguit direcció est cara la mar entre tarongers, passem l'encreuament o cruïlla de Bequeta i més avant dues séquies voregen el camí; per la dreta podem admirar l'argue que regula l'accés de la séquia Travessera a la séquia de les Canyes, una construcció senzilla però ben treballada de rajola massissa; un poc allunyada a l'esquerra la interessant casa de la Roqueta vigila la finca dels mateix nom i els seus conreus: abans l'arròs i ara dacsa, flors, taronges, pèsols i altres. El proper pont sobre el riu Vaca ordena un trànsit molt variat: a Gandia, a la torre de Guaita, a la platja de Xeraco i a Cullera per la CV605 amb una adequada senyalització encara que els àgrafs lleven la 't' de platja. Un poc més avant el generós camí de la Mar dona naixement al camí del Mig entre una ombrívola arbreda. Continuem entre la caseta del Tramusser i la cabanya d'Enrico, la primera una construcció centenària com moltes altres cases de les Marines que servien d'aixopluc per a les persones, animals i collites atesa la llunyania del poble. Enfront, la cabanya d'Enrico té justa fama per les suculentos paelles i els saborosos melons d'Alger. La Caseta de les Agutziles completa el recorregut perquè ja hem arribat a la part urbana de la platja, s'olora el salobre i si seguim podrem capbussar-nos directament a la mar.



Una hora de caminar ens durà del poble a la font de l'Ull. El temps i la distància resulten raonables, però si les nostres cames no funcionen en harmonia podem anar en cotxe fins l'àrea de descans, estrenada el 2011, i seguir a peu uns 15 minuts. A Xeraco prenem el camí asfaltat des del carrer Pintor Sorolla després de creuar amb molta precaució la carretera N332. Un infreqüent nouer davant la casa del pou de Peapa ens donarà ànims per pujar el pont sobre l'autopista AP7 des d'on es divisa un variat panorama de muntanya i de la plana litoral. Seguint el recorregut entre tarongers nous i vells així com alguna parcel·la erma trobarem la casa Oliete amb plaents arbres pel voltant i altres referents com el nou dipòsit circular d'aigua potable, el pou municipal en la pujada de la Galera i el pou de Sant Isidre que distribueix l'aigua de reg per degoteig a la partida de Rondonera. A mesura que anem pujant la boscosa ombria de la Barcella a l'esquerra i les seques estribacions del Tossal a la dreta van acostant-se al camí mentre al front l'imponent Mondúver (831m) tanca l'horitzó entre cingles i penyals. Pel mateix gual travessarem el barranc de l'Ull i el de Calciner i avançarem fins l'àrea recreativa, molt a prop en l'antiga pedrera de Balaguer s'acaba l'asfaltat, un canvi en el ferm del camí ara solcat de reguerons i pedra solta. Ens uns minuts arribem a la font de l'Ull (185 m sobre el nivell del mar, segons Policarpio Garay *Evolución geomorfològica de un karst mediterráneo*). L'aigua arriba per una estreta galeria amb una canaleta central que té tres pous de ventilació, al final de la galeria un eixamplament recull l'aigua dels abundants brollers. La conducció inicial al poble discorria per una llera de teules i successivament per canonades de ferro, uralita i plàstic. Podem retornar per una senda des de la caseta registre que baixa vorejant el barranc fins a la pedrera i reprendre el camí asfaltat.



CAMÍ DE LA FONT DEL XOPET

El discret camí del Xopet encetava el viatge cap a la muntanya i al seua font des de l'última casa del poble, la de Barral, marxava recte, un poc estret entre canals de reg, marges de pedra i hortalisses primerenques, però un dia van bastir un supercaminal perpendicular al seu recorregut. Els constructors no van considerar la possibilitat d'un pont o un túnel, simplement van ferir greument el traçat partint el camí en dos.

Ara cal anar pel camí de la font de l'Ull i passat el pont de l'autopista girem a la dreta paral·lels al supercaminal fins un inadmissible gual i des del fons del barranc de les Fonts emprenen el camí de l'esquerra asfaltat en tot el seu recorregut de 2'2 km i com a referents les cases de Llorenç, el colomer de Franco, la casa de Boronat amb pou més bassa i la casa Pataquero. En acabar l'asfalt ofereix un reparador descans dels xops que creixen a l'ombria d'Alèixit.

A partir d'ací comença una senda en bon estat que creua el barranc entre matolls de murta i llentiscle on s'amaguen les pedres per on brolla l'efímera font d'Orxana que quan plou ella és l'ama. Uns minuts més avant trobem la font del Xopet amb aigua de bon beure, pura i transparent que surt d'una pedra escortada d'heura i guarda-llibres

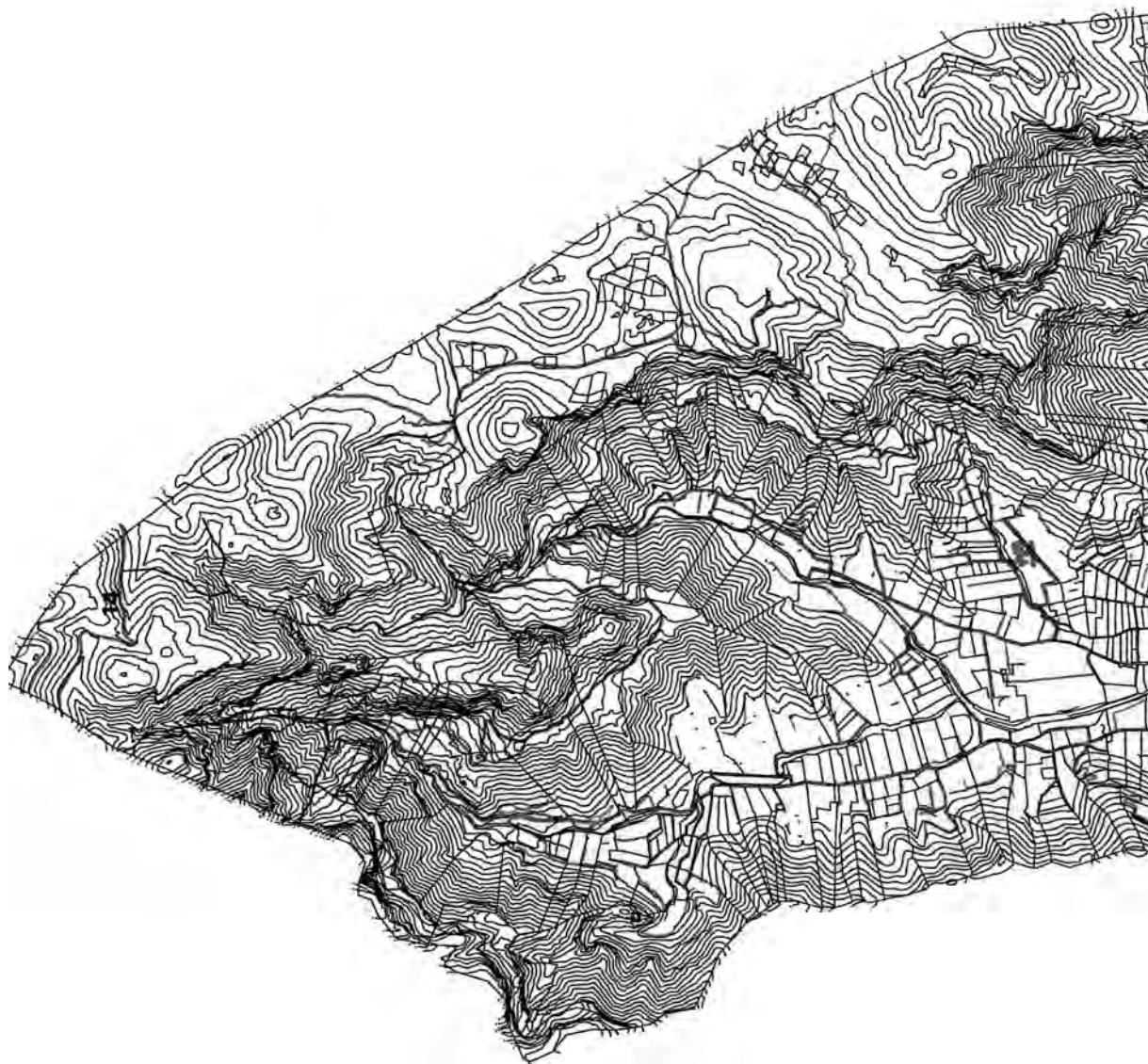


CAMÍ DE XERESA

Del cantó de Penya al carrer Gandia naix en diagonal el carrer Xeresa i en acabar la zona urbana travessava el pas a nivell del ferrocarril Carcaixent-Dénia i la carretera 332 també en diagonal. Després s'endinsava entre horts mandarins i un monumental garrofer fins el pujolet de Calameu on entrava al terme de Xeresa. Anys més tard llevaren el tren, quadraren les illes de cases en el creixent urbanisme i el camí va perdre la seua inusual tendència esbiaixada.²



² AHN Osuna 740 D41 «Juan Ferrandis poseeix 18 fanecades d' oliveres i garrofers» que afronta amb Bernat Torres i amb Honofre Pelayo i amb el camí de Xeresa.



- 1- Camí Vell de Xàtiva
- 2- Camí Real. Carretera Natzaret-Oliva
- 3- Camí de la Mar
- 4- Camí de les Fonts
- 5- Camí de la Font del Xopet
- 6- Camí de Xeresa
- 7- Caminàs
- 8- Camí de Vora Riu
- 9- Camí dels Borrons
- 10- Camí del Mig
- 11- Camí dels Fondos
- 12- Camí de la Ratlla
- 13- Camí del Teular



- 14- Camí dels Madallars
- 15- Camí de les Motes
- 16- Camí Garcia
- 17- Camí de la Budellera
- 18- Camí de les Madrilenyes
- 19- Camí del Pou de Vila
- 20- Camí de les Vinyoles
- 21- Camí Ferragut
- 22- Camí Nou de Rondonera
- 23- Camí Nou de Na Vinyoles
- 24- Autopista AP7
- 25- Carretera N332
- 26- Ferrocarril Gandia-València

CAMINÀS

Una redona a l'avinguda Brugueres inicia cap a l'est el Caminàs, molt amic de séquies menors que el voregen pels dos costats i d'altres molt principals (Travessera, Ahuir) sobre les quals ha consolidat ponts discrets. Quasi com una dreuera ens apropa ràpidament al camí Real i la partida dels Marenys, on Cabanilles documenta l'existència d'un bosc de pins que tapava la mar i quan s'eixugaven les aigües, com que la terra era molt fèrtil, cultivaven molta dacsa i hortalisses.

De vegades l'amistat entre les aigües i el Caminàs es trencava quan les séquies d'aigua poc clara neguen un tram o tota la via, però temps era temps quan els xiquets que havien eixit d'escola baixaven quan les plenes de tardor ho entollaven tot i peus descalços xipollejaven alegrement sobre el Caminàs.



CAMÍ DE LES MARJALS

Fidel al seu nom, el camí acompanya i limita aquesta humida partida en tota la seua extensió. Des de la sènia de Fóquio i la Duana de Xeresa entra al terme de Xeraco al Polígon industrial, més avant un xop gegantí exhibeix el seu poder i protegeix una caseta de camp sota les seues branques. Creua el Caminàs per la cruïlla de la Figuera del



Metge on lligaven el cabiró de les barques en temps de plena. Continua avançant entre sorts i marjals i una séquia mare que portava aigua dels ullals de baix de Sant Joan li feia costat fins que es va assecar. Es mou entre tarongers i el camp de futbol, entre conreus i camps abandonats travessa el camí de la Mar per servir els Fondos i les Marjals, l'acompanya una altra séquia vorejada de canyars però un dia també es va assecar i portaren l'aigua per un canal d'obra que es va eixugar al cap d'uns anys i el camí mirava esbalaït tots els canvis. Passaren els animals aparellats amb sàries i xabigons, després les haques junyides al carro i finalment els cotxes i camions. Ja cansat de tants treballs va finalitzar el seu recorregut a la terra de Justo el Tramusser.

Com indica el seu nom aquest itinerari avança al costat del riu Vaca des del Braç nou, un canal a la ratlla dels termes Xeraco-Tavernes, fins al desguàs del riu a la Mediterrània per la Goleta, fita del nostre terme amb el de Gandia. Es pot començar el recorregut des del Braç a l'ombra d'uns crescut eucaliptus. El matí o la poqueta nit són les hores més aconsellables per iniciar la marxa. Estem en el curs inferior del Vaca amb pendent insignificant motiu pel qual les tranquil·les aigües semblen un estany de drenatge on es recullen les filtracions de la marjal, ullals i séquies. El pendent és tan escàs que de vegades l'aigua retorna cap el Braç si la Goleta es bloqueja per la força d'algun temporal marítim. Observarem la vegetació del caixer recrescut durant la remodelació efectuada per l'administració, amb predomini del senill, bova, ganjol groc i si tenim molta sort algun que altre nenúfar (pampolera). Entre la fauna més característica trobem abundantíssimes fotges i polles d'aigua, escassos coll verds i garses; entre els peixos: llisa, tenca, barb, angües...

Ens acostem al nou pont sobre el riu de Xeraco, on conflueixen la carretera Natzaret-Oliva i el camí de la Mar incloent-hi una espectacular rotonda dotada de carril bici. Un poc més avant el riu s'eixampla en la zona coneguda com el Gorg on una torre guaita, sentinella de pirates, vigila precisament l'entorn d'un antic pont de fusta i els llocs del voltant, escenari de la coneguda llegenda de la Serp de la Venta. Un poc més avant el llit forma fita amb el terme de Gandia. Cal posar atenció al panorama de les muntanyes presidides pel Mondúver i les variades tonalitats de les cingleres. Una canonada sobre el riu impulsa les aigües residuals de la platja a la depuradora del poble i més endavant dotze faraòniques comportes vigilen el nivell del Vaca a prop de la mar, també impedeixen la intrusió de les aigües marines a contracorrent, dolç-salat un mestissatge embolicat. Des de les comportes s'observen les restes de la torre metàl·lica d'un antic molí de vent utilitzat per elevar l'aigua de rec, una pràctica exemplar d'ús d'energia renovable, tan moderna i tan pretèrita. Per últim, si el corrent ho permet i la mar vol el riu fa via cap el seu destí acompanyat de gavines i piulons i quan arriben les llunes d'hivern invisibles angües solquen amunt camins d'incerta glòria gastronòmica.



CAMÍ DELS BORRONS

Les motes de voramar tenen una vegetació escassa però molt resistent al salobre, als vents i molts resistents a la sequera. Una d'aquestes plantes és el borro (*Ammophila arenària*) una herbàcia perenne de tiges dretes, de 50 a 2100 cm. Viu a les dunes i platges on suporta bé moviment de l'arena motiu pel qual ha estat molt emprada en la fixació de les motes. A Xeraco també se segava per arreglar les caixes de raïm. Molt probablement aquesta relació botànica va associar el nom de la planta al camí i les terres del voltant que s'estenen a la dreta de la rotonda central de la platja, convertit actualment en una concorreguda avinguda de xalets i apartaments. A causa de la proximitat al mar el paratge tenia un interès agrícola relatiu, amb collites d'estiu i unes reconegudes vinyes de moscatell cultivades pels Pescaters, Xurreros i Llorenç. D'aquesta última família resta la casa amb tots els estris del cultiu i la verema.

Un sequiol a la vora del camí drenava les terres en cas de pluja. Pels anys cinquanta s'extreia arena en carros per als planters de les barraques fins que tota l'àrea ha estat urbanitzada. Tot i això els problemes de desaigües de l'avinguda i dels edificis han motivat costoses i repetides obres de sanejament. Les mateixes consideracions serveixen per a l'antic camí de les Motes corresponent a la platja nord.



CAMÍ DEL MIG

Després del repetit pont, el camí de la Mar trenca a l'esquerra per una pronunciada corba entre una coma de vora riu amb hivernacles, una discreta arbreda i la tanca d'una parcel·la on hi havia l'última sènia de fusta fins el anys cinquanta. En plena corba ingresseu al camí del Mig, estret, sinuós, quasi misteriós, per les xiprerades assonen de tant en tant aladerns propis de muntanya i altres plantes viàries com els populars



(despertadors) que desprenen una petita llavor esfèrica molt dura i punxeguda, garantia de perforar un calcer lleures, la roda de la bicicleta o del cotxe segons assegurin alguns conductors. Al costat del camí trobem bases de diversa grandària en general vorejades de canyes i plenes pa de granota (llentilla) aquestes basses substitueixen els pous recollint i filtrant lentament l'aigua superficial atés que d'un pou sols s'obtidria aigua salada no apta per als cultius. També trobem casetes antigues de pedra i morter assolades alternant amb habitacles moderns, una granja abandonada i una situació incerta entre el conreu agrícola i l'especulació immobiliària. Una relaxant passejada o una conducció prudent ens conduirà a la ratlla i al Braç Nou.

CAMÍ DELS FONDOS

Des de la rotonda de la Calçada ens posem en marxa per davant del magatzem Greenmed dedicat a l'exportació de la taronja, enseguida creuarem el barranc de les Fonts per un gual planer perquè el brau torrent de muntanya que havia escarbat tolls i tallat roques ara s'amansa repartint les intermitents aigües pels Fondos i Marjals atés que el seu curs mai havia aconseguit desguassar al riu. El camí és pla, un poc sinuós, de vegades estret. Fins els anys cinquanta les sènies abundaven en tot el seu recorregut perquè sols podien regar extensions reduïdes entre trenta i cinquanta fanecades. Lluïsa, Gossos, Galan, Calçada, Barranc, Anouer, Pelats, Fenollar, Enrique Torres, Elies, Molineros, aquest tresor de paraules correspon al nom d'aquelles instal·lacions provistes d'un mecanisme per elevar l'aigua de pous poc profunds.



Actualment els regants de dues o més sènies han constituït societats cooperatives per instal·lar motors elèctrics o dièsel. Tot i que el sol té característiques semblants a mesura que ens acostem a la Ratlla trobem la partida del Cap de terme on finalitza el barranquet dels Morts, menys important que l'anterior, sense gual ni pas, simplement escampa el seu cabal per les terres del voltant l'escassa aigua de les avingudes. Tocant al barranc hi ha la caseta de Lleganya, sense sostre i després d'un revolt el camí acaba a la tanca de la Roqueta, junt al pou de la Ratlla i un canal construït en societat per al reg de l'arròs en 1928, un conreu abandonat els anys seixanta. Resta encara gran part de l'obra per la seua solidesa al costat d'un tram del camí.

CAMÍ DE LA RATLLA

La Ratlla és el camí compartit entre els termes de Xeraco i Tavernes com una frontera



amistosa entre dos bons veïns. Va del riu de Xeraco fins a la mar vorejat de xiprers, pla recte i un poc estret. Transiten per ell molts vallers que tenen propietats al nostre terme i turistes a la urbanitzada platja xeraquera. Pels anys setanta a fi de drenar la partida o marjal de Tavernes quan hi havia fortes pluges van excavar un canal d'amplària considerable entre parets lleugerament ondulades per on s'esmuny l'aigua cap a la mar sense senill ni bova que enraonen els caixers. Un joc de tres comportes regula el nivell de l'aigua i un braç de pedra protegeix la bocana de les tempestes marítimes i dona seient als aficionats a la pesca de canya. La circulació de vehicles s'ha de fer amb precaució per la manca de barreres protectores i el perill de caure al canal conegut com a Braç Nou.

CAMÍ DELS MADALLARS

Les pistes forestals tenen per objecte la conservació i explotació del bosc, en el cas que ens ocupa el camí pren el nom d'una font propera amb un safareig redó que arreplega la seua escassa aigua. Històricament va servir per abeurar els ramats d'ovelles i cabres que pasturaven per aquella contrada coneguda com els Plans. Ocasionalment durant l'hivern una rabera de bous que pasturava a la Partida de Tavernes feia reduïda transhumància a la zona dels Plans amb base i abeurador a la cisterna dels Vallers. Constitueix una de les vies de comunicació de les Foies per la muntanya fins a Xeresa i la costa.

Per part del Ministeri es va procedir anys enrere a una reforestació de dubtosa viabilitat tant per la maquinària pesant utilitzada per subsolar el terreny com per l'espècie arbòria que van utilitzar. Amb posterioritat una altra actuació ministerial construï el camí d'accés a un repetidor de TV.



CAMÍ DEL TEULAR

A l'eixida del poble per l'antic hotel de carretera comença en diagonal el camí del Teular tot i que no es conserva memòria d'aquesta activitat artesana dedicada a la construcció



tradicional. A l'esquerra del trajecte trobem les tradicionals bardisses de canya seca per protegir els camps de tarongers del vent de tramuntana. Quasi de sobte una suau baixada ens endinsa al bell mig del barranc de les Fonts on la Confederació Hidrogràfica del Xúquer va executar una actuació de millora per a les avingudes de tardor. Tot seguit ens trobem amb una bifurcació que mena fins al mur de l'autopista travessada per un pas subterrani de molt difícil accés, només eixim al camí nou de Na Vinyoles paral·lel per ponem a l'autopista accedirem a les partides del Teular, Terrer, Budellera, àrea de servei de l'autopista i les Vinyoles, on es troba la casa d'Herrera.

Els camins municipals de domini públic o d'ús general comprenen diverses classificacions. La més bàsica correspondria als camins de ferradura o pas de cavalleria l'ordenança rural contempla per aquest tipus de servitud una amplària mínima de 9 pams sinó hi ha séquia o obstacle d'altura, si per tots dos costats hi hagueren ribassos o qualsevol altre obstacle l'amplària serà de 12 pams. Aquest camí permetia el pas d'animals apallats amb sària o xabigons per poder accedir a les terres que no tenien camí de carro. En l'actualitat queden molts pocs camins d'aquestes característiques perquè l'accés de vehicles mecanitzats requereix més amplària i seguretat per als treballs dels diferents cultius i el transport de les collites. Semblant al camí de ferradura era el camí de reg o de séquia que voreja el marge endurit per netejar i mantenir-lo net i lliure de remugades permetent la fluïdesa del corrent de l'aigua.



ASSAGADORS

En principi un assagador és un camí ramader que segueix el bestiar quan puja o baixa de la muntanya. Al llarg dels segles han tingut una importància cabdal perquè eren indispensables per al desplaçament dels animals durant llargues jornades mentre que en l'actualitat camions especialitzats transporten ràpidament d'un lloc a l'altre qualsevol espècie ramadera. Correspondrien a la categoria d'assagadors el camí de la Mar i el camí Real. Encara que de manera anecdòtica els ramaders reivindiquen el dret històric a fer ús i transitar per aquelles antigues vies portant el bestiar una vegada a l'any per avingudes urbanitzades de les grans ciutats acompanyades dels pastors i dels gossos. Els propietaris de les finques confrontants amb els assagadors o no tindran obligació de tallar totes les branques, canyes i brosses que entrebanquen el trànsit per la via pública, així mateix els camins, carreteres, travesseres i altres servituds destinats al transit de les persones i el bestiar no podran tancar-se, obstruir-se o estrènyer-se sota cap concepte. Ni dur a terme construccions o tanques que minven els drets del comú dels veïns.



L'eixampla de Xeraco

(II)

FRANCESC TORRES I NAVARRETE

Pel gran augment dels habitants del poble, les aules esdevingueren insuficients per l'escolarització dels infants. Es demanà la creació de dues escoles de pàrvuls i dues de de xiquets, i per construir-les es pensa fer-ho en la part alta de les tres que hi ha al mig del pati. La concessió és del 3 de desembre de 1964 i es publicà al BOE el dia 17. L'informe de l'arquitecte de construccions escolar fou negatiu perquè la construcció en aqueix lloc no ho permetia. L'ajuntament cedí els terrenys que tenia al costat del Grup Escolar, al carrer Onésimo Redondo. Al mateix temps es demanà la construcció de cinc habitatges, un d'ells per al director. Posteriorment l'arquitecte escolar José Zanón visità el grup escolar i explicà la necessitat d'engrandir-lo, atesa la política de concentració escolar, per les necessitats pròpies del poble i de la veïna Xeresa.

Pel voltant de 1965 s'inicià la pavimentació dels carrers, tots de terra excepte la carretera Vella. El primer fou el d'Aurelio Martí, antic carrer de les Font i avui Pintor Sorolla. Sembla que foren els veïns els qui sol·licitaren a l'ajuntament l'execució de l'obra sota la direcció dels tècnics municipals. Almenys així resa al llibre d'actes municipal. S'emprà la tècnica de llamborda grisa amb voreres de taulells hidràulics blancs i negres. S'aprofità l'ocasió per alinear el carrer, segons el pla general d'urbanisme, es tallaren els tres arbres i es llevà l'abeurador i la font que hi havia davant la cisterna. La parcel·la resultant edificable s'oferí al propietari adjacent. El contractista Salvador Ascó presentà una factura de 80.458,83 pts per la pavimentació del carrer Aurelio Martí i part del carrer de l'Encarnació.

A primeries del 1966 s'inicià el projecte de condicionament i pavimentació del camí de la platja, segons el projecte de l'enginyer de camins Vicent Delgado Molina. L'Ajuntament demanà a la Diputació el 50% de les despeses. Es féu més ample i s'expropià la terra dels propietaris colindants. Es retallà la bassa del motor de la Calçada i s'arreglà el pont de la Palanca. Es tapà la séquia de l'esquerre que es considerava inservible. Després es procedí a l'execució de l'obra de la conducció de l'energia elèctrica a la platja. S'hi aplicaren les contribucions especials, però no a tots els propietaris de terres a la platja, tan sols als qui les tenien dins del pla parcial. Aquesta obra es feu per la fórmula de declaració d'urgència prescindint dels carregosos tràmits burocràtics, després d'una moció de l'alcaldia i tirant mà del pressupost extraordinari. El veí de Xeresa Salvador Ascó s'encarregà de l'obra de pavimentació del camí de la Platja. S'inicià l'expedient en base a l'art 42-2-c del reglament de 1953. El total pressupostat fou de 4.342.286,93 pts. Amb l'ampliació i pavimentació del camí de l'Assegador augmentà el valor de la terra de la partida de la Marina i dels Borrons, i millorà la comunicació amb la carretera comarcal Natzaret-Oliva i la general 332. Per tot això es considerà de repartir entre els terratinents de les finques rústiques amillorades la xifra de 3.554.519 pts, i repartir entre la totalitat de propietaris del terme de Xeraco 866.124 pts.



Eixample de Xeraco per l'oest

Després de l'esforç de l'alcaldia en posar les bases per al foment i urbanització de la platja, el 16 d'agost amb l'escrit núm. 10.165 es donà a conèixer al consistori que es denegava l'aprovació del Pla d'Ordenació de la Zona Marítima de Xeraco. Si a posteriori s'aprovava el pla d'urbanització, el cabal d'aigua potable no seria suficient per abastar tota la zona urbanitzada, per tant, s'estudià buscar un altre aforament d'aigua, suficient per a subministrar d'aigua potable a Xeraco i a la platja.

Els passos a nivell del ferrocarril Carcaixent-Dénia amb les cruïlles de la carretera Vella (carrer Heliodoro Torres), Pintor Sorolla i Cervantes, són guardats per plomes que s'abaixen de la mateixa estació, inutilitzant les antigues cadenes, que encara ho fan al camí cap a Xeresa. S'urbanitzaren els carrers que flanquejaven la via de la FEVE: carrer de l'Estació i Ferrocarril. Respecte a prolongació del carrer sant Francesc cap a l'oest, futur carrer Montdúver s'acordà d'eixamplar-lo a 10 metres i també els terrenys de darrere del moll.

Per la sol·licitud del 3 d'abril de 1964 en què es demana la construcció d'un magatzem de taronges per a la firma Martinavarro, entre els carrers en projecte 30-33, s'inicià el projecte d'urbanització de la zona, plena de sequers. L'arquitecte Juan José Oliver Martí s'encarregà de redactar la memòria projecte d'urbanització de la zona sud-oest dels perímetre urbà que comprèn els carrers en projecte núm. 31, 32 i 33. Quan el mes d'agost de 1967 el projecte d'Enric Roca es feu realitat, la zona ja estava consolidada i Cándido Ballester Sales ja pogué demanar l'obertura d'«una indústria de neteja, classificació i envasament de taronges al carrer Ruiz de Alda s/n.»

El pla d'urbanització de la platja transcorregué amb l'aportació de certificats d'obra acabada presentats per l'enginyer Vicente Delgado de Molina: 1a certificació 1.051.706,72; 2a certificació 654.427,78; 3a certificació 394.428,86. Faltaven per a la conclusió del pla 337.762,24 pts. S'hi aconseguí el canvi de zona rústica a zona urbana, elevant el valor del sòl, de ser terrenys de poca qualitat agrícola i incultes, els més pròxims al litoral marítim, a ser zona d'especulació del sòl urbà, només per estar dins del pla en projecte. Disposaven de presa d'energia elèctrica, subministrada per la companyia Hidro-elèctrica, però no d'aigua potable, perquè la que subministra el motor del Barranc tenia un ús domèstic, de neteja, per omplir les piscines, però no era potable. Particularment



Xalet de la família Lanàquera. Desaparegut amb la urbanització de la platja

se en les vistes i ara, en canvi, cercaven la vista a la mar, fins i tot s'edificaven damunt la mota.

L'any 1967 quedà conclosa la xarxa d'alta tensió a la urbanització de la platja. Se li devia a la companyia Hidroelèctrica la quantitat de 375.000 pts. La construcció es feia més fàcil, ja que ans ho feien a mà, amb politges apujaven els materials planta a planta. Es pensa en construir un mercat municipal. El lloc, el de la zona de la cisterna. L'arquitecte Josep Lluís Carbonell presentà un projecte per un valor de 1.333.722,53 pts., però es va desistir de realitzar l'obra.

Al plenari de 31 d'agost de 1968 s'autoritza l'obertura del carrer de José Antonio amb el carrer de Ronda fins a l'avinguda d'Heliodoro Torres. Del carrer que va des del llavador fins al final del carrer de sant Roc, avui carrer de Carles Salvador, abans del General Sanjurjo, serà carrer Diputació. Del carrer Garcia Morató fins al carrer Héroes i fins al carrer sant Isidro. El carrer en projecte núm. 34 es bateja amb el nom de carrer de les Tornos; el núm. 14 carrer de Rondonera, el carrer que va de Ruiz de Alda fins al carrer Ferrocarril, s'anomenarà carrer de l'Estació. El carrer en projecte núm. 8, carrer de la Valldigna; el carrer en projecte núm. 17, continuació del carrer de Gandia; el carrer en projecte núm. 30, Montdúver. La prolongació del carrer del Carme a la platja s'anomena de la Mar. Per l'execució d'aquest carrer, la creu de camins que presidia el cap del poble, *de poco valor artístico* es llevà perquè es trobava enmig del carrer, ara s'exposa a l'esplanada del cementeri. La va fer el pedrapiquer Ramon Pardo el 1949 i costà 500 pts.

Per evitar la problemàtica del pas de camions procedents de l'Estació de Revisió, o Duana, situada en terme de Xeresa, que travessaven el poble per l'antiga carretera, creuant les vies de FEVE fins a entrar a la carretera general 332, calia fer una via de desviament per a vehicles abans d'entrar al poble. Sembla que l'Estat mantenia la propietat d'ençà 1954 i a Xeraco la conservació i manteniment com a carrer del poble que era.

El dia 10 d'abril de 1969 deixà de passar el tren de via estreta per l'estació de Xeraco. Tot el patrimoni, terrenys, instal·lacions, moll, estació, caseta del guarda, quedarà en mans de Xeraco. Era el lloc ideal per a fer moltes coses. L'ajuntament proposà negociar amb la Direcció General de Patrimoni de FEVE la seua adquisició. Després de molts anys, l'alcalde Juan Pardo, que es féu càrrec de l'alcaldia de Xeraco el dia 9 de desembre de 1943, fou cessat pel governador civil el 25 d'agost de 1970. El substituï en el càrrec Evaristo Salom Santacatalina. L'1 de febrer 1976, prengué possessió l'alcalde Juan Torres Gabarda, nomenat per decret de 26 de desembre núm. 3411/75, art 4, i la circular de Govern 7/76. Durant l'alcaldia d'Evaristo Salom s'aprovà el projecte tècnic de Vicente Delgado de Molina del camí de la platja o assegador, la pavimentació del camí de la Mota, pressupostat en 5.669.205 pts., l'ampliació del cementeri municipal per 522.393 pts., l'enllumenat del poble de 564.730 pts, la construcció del centre d'EGB, el tram III Xeraco-Gandia de la carretera comarcal Natzaret-Oliva, i l'autopista.

s'havien urbanitzat algunes parcel·les fora del pla que demanaren la seua inclusió. L'ajuntament considerà que es tractava d'una injustícia, perquè uns pagaren les contribucions especials d'urbanització i baixada de la llum i uns altres no.

Les edificacions d'apartaments començaren de la mà dels constructors Juan Gregori, Juan Pardo, Salvador Torregrosa, Alfonso Raja, Josep Talens Pellicer, José Salom de Carcaixent i Luís Romero Morant de Gandia. Es construí la Goleta, el primer bloc dels apartaments Gregori, Aigües Vives i l'any 1967 Apartamentos La Perdiz, que canvià de nom pel de Palmera. Molt després los Naranjos. Hi hagué un canvi en l'edificació perquè abans es construïen lluny de la mota, a certa altura del sòl perquè no s'hi inundaren, sense parar-

La zona d'influència del projecte d'ampliació del Camí de la Mota, segons l'informe tècnic de Juan José Oliver Martí, tenia un increment de valor del sòl de 6.850.000 pts en la primera zona; 5.472.000 pts en la segona i 2.376.000 en la tercera. S'adjudica l'obra per contractació directa a Ramon Sancho el 22 d'abril. En l'eixamplament i millora del camí, s'expropiaren el xalet de J. M. Lanàquera i la caseta de V. Gregori Climent, valorats en 333.200 pts. El pla urbanístic o projecte de la platja de Xeraco redactat per l'enginyer Eugenio Viedma fou aprovat el 17 de juny de 1971. Consta de memòria, plànols, volumetria, estudi econòmic i programa d'actuació. Es presentaren dues al·legacions, de J. L. Lloret i P. Aparisi. S'exigia que es detallaren millor els accessos a la platja, per part dels tècnics de la Diputació.

Al pla general aprovat el 1953 no hi existeixen zones destinades a instal·lacions esportives ni per a centres educatius, ni zones d'oci i esbargiment. Per això la zona existent entre el perímetre urbà i el cementeri es destinà a aquest afer. Se li encarregà el projecte als arquitectes Alberto Peñín i Guillem Stuyk. El 10 de febrer del 1972 s'aprovà la zonificació de carrers de la secció segons del pla urbanístic, on s'inclouen els terrenys esportius, el parc infantil i la zona escolar de 8 unitats d'EGB, integrat en el pla d'urgència per a construccions de centres escolars. Aquest es construí en la parcel·la 109 del polígon segon, propietat de Beatriu i Conxa Gavarda.

En la reunió de l'Ajuntament de març de 1972 es preveia la construcció d'un nou ajuntament i es pensà el lloc idoni, als terrenys de la FEVE, moll i estació, on a més podia anar un centre social i cultural. També el dia 25 fou aprovat l'avantprojecte del centre d'EGB. Després s'acordà demanar un préstec a la Caixa d'Estalvis de València de 1.925.065 pts per a la compra d'un solar de 6.246,80 m² i els accessos al centre d'EGB. També es tirà dels béns municipals per invertir-los en el cementeri. Se subhastà l'antic llavador situat al camí de les Fonts i el terreny anomenat l'Arenal, de 790 m², situat a la partida de les Comes¹. La urbanització de l'entorn de les escoles s'adjudicà per subhasta a A. Cazaurang Escartí. Per a fer front a la inversió, l'ajuntament autoritzà les despeses de taxes especials als terratinents de la zona, que es queixaren de ser molt elevades.

Començà el projecte del supercaminal i el tram pel terme de Xeraco. L'ajuntament proposà que passara entre el poble i la carretera comarcal Natzaret-Oliva, però guanyà el traçat de l'enginyer de la Diputació Adolfo Machinandearena, com publicà el periòdic *Las Provincias* de 6 de juliol de 1973. L'Ajuntament s'oposà a que l'empresa Autopista Marenostrum ocupara temporalment les millors terres agrícoles del terme. A més, s'hi instal·la una àrea de serveis al terme, la qual cosa considera la corporació perjudicial als interessos generals del municipi per continuar expropiant terres de tarongers.

El 20 de juliol es proposà anomenar els nous carrers amb noms de personatges cèlebres. El carrer en projecte núm. 12 es pensà que portara el nom del metge *que dedicó toda su vida profesional* don Antonio Gastaldi². La Ronda 1 es proposà l'humanista Lluís Vives, el projecte núm. 10 serà per a l'erudit Maians i Ciscar i el carrer en projecte núm. 9 portarà el del poeta Ausiàs March.

El consistori encarregà a l'arquitecte A. Peñín un estudi dels accessos a la platja, a la carretera general i a la comarcal a més de l'ordenació urbana de la platja, segons les noves directrius de la Diputació. Mentre estava en estudi del pla d'ordenació, a València se suspengueren les obres del sector de la Marina i Marjals del terme durant un període de sis mesos. Es considerà una necessitat la canalització del riu de Xeraco i un nou pou per abastir d'aigua potable el poble i la platja, que ja és un lloc de referència per a molts visitants estivals. La neteja de la platja, de 108.000 m², la realitzà la Diputació per un total de 117.385 pts en el temps estiuenc. Finalment, per setembre del 1973, s'aplegà a un acord econòmic entre l'entitat estatal autònoma de FEVE i l'Ajuntament que la qual, per la quantitat de 1.700.000 pts s'adquirien els solars de la seua propietat,

¹ S'adjudiquen a Pascual Castelló Torres i a Fernando Caravaca Oltra.

² El consistori, reunit l'11 maig 1939, el reconegué com a metge titular i el restituí en el seu càrrec «como si no hubiese dejado de prestar sus servicios durante la dominación roja, ya que fue destituido por estos, tan injustamente, y que se ha incorporado a su destino, seguidamente de la liberación del pueblo por las tropas nacionales». Arxiu Històric de Gandia (AHG), FB 76, *Llibre d'actes de l'Ajuntament de Xeraco*, 11 maig 1939.



Cases dels mestres. Any 1955. Assolades

del moll i de l'estació. L'enginyer de camins Luis de Andrés Mir presentà el 30 d'octubre a l'Ajuntament la memòria del projecte de millora, eixamplament i pavimentació del camí de la Goleta, valorat en 8.839.534 pts.

Començà la construcció de la carretera Natzaret-Oliva, el tram III Xeraco-Gandia, segons acord de la Diputació de 26 de juliol del 1974, revisats els preus, l'Ajuntament de Xeraco havia d'aportar 3.446.062 pts en concepte de contribucions especials, més les despeses de l'import del valor de les expropiacions dels terrenys que suposaren 4.659.961 pts, mentre que la Diputació construïria el pont sobre el riu de Xeraco per un import de 23.663.000 pts, comunicant en el futur el tram II de Xeraco-Tavernes.

Sol·licituds d'activitats a l'ajuntament en aquest període

Canvi d'emplaçament de la indústria de fusteria de Bautista Todolí Solves al carrer Calvo Sotelo 12. Francisco Rizo Torres sol·licità l'obertura d'una indústria de fusteria mecànica al carrer de sant Francesc núm. 19. Matilde Navarrete Escrivà sol·licità l'obertura de l'activitat de Papereria i Llibreria en avinguda d'Heliodoro Torres núm. 33. Miguel Pous Sifre sol·licità un taller de reparació de vehicles a motor al carrer de Cervantes núm. 70. Salvador Balaguer Lena sol·licità explotar la cantera de pedra a la muntanya. Juan Pardo Peiró sol·licità legalitzar l'activitat destinada a neteja, classificació i envasat de taronja al carrer Ruiz de Alda núm. 2. José Maria Lanáquera Álvarez sol·licità iniciar l'activitat de taller de fusteria metàl·lica a l'avinguda València s/n. Vicente Constantino Camarena sol·licità permís per a un taller de reparació de motos a l'avinguda Heliodoro Torres núm. 73. Antonio Ferrando Castelló sol·licità activitat de neteja, classificació i envasat de taronja en l'avinguda d'Heliodoro Torres s/n. Salvador Merí sol·licità la instal·lació d'un *merendero* en la platja. José Vila Aparisi sol·licità llicència para un magatzem de neteja, classificació i envasat de taronja en l'avinguda de València s/n. Informe de sol·licitud de llicència a Antonio Mateo Climent per fabricar d'orxata a l'avinguda d'Heliodoro Torres núm. 41. Vicente Flores Pons sol·licità llicència d'apertura d'una carnisseria al carrer general Sanjurjo núm. 7. Juan Bautista Bofí Bofí sol·licità apertura d'establiment per a fusteria mecànica en el carrer Garcia Morató núm. 4. La Caixa d'Estalvis de València demana llicència d'explotació agrícola i ramadera en la finca de la Roqueta en 1971.

Podem afegir els empresaris de les diverses branques econòmiques, actius ans de 1961. Francisco Rodrigo Torres, del cine Modern. Carmen Torres Torres, cine Vitoria. Vicente Estrugo Bofí, pista de ball. Antonio Santacatalina Castelló, de carn. Evaristo Salom Pellicer, de carn. Francisco Lurbe Bofí, de carn. Salvador Ureña Bofí, de carn. Francisco Santacatalina Castelló, de carn. Salvador Peiró Gregori, begudes. Francisco Mayor Ginestar, begudes. José Garcia Canet, begudes. Teresa Garcia, hostal. Tomás Peiró Donet, queviures. Fernando Vila Torres, bar. Antonio Ferrando Castelló, taverna.