

CARACTERÍSTIQUES DEL MUNICIPI

Silla està situada en la comarca de l'Horta-Sud, província de València, i separada 11 quilòmetres al sud de la capital. El seu terme de 24,5 qm². manté un relleu de planura litoral amb una mitjana de 8 metres sobre el nivell de la mar, llevat de la zona oest, on s'aprecien unes lleugeres elevacions que culminen amb els 33 metres d'alçada de l'anomenat "Cau de la Rabosa". Per tot ell s'estenen diverses edificacions disseminades d'us agrícola: masos, antics molins, "motors" de regadiu i casetes d'eines dels camperols, destacant especialment la zona d'eres i sequers de gra que es conserva protegida a l'est de la població.

El nucli urbà presenta una posició geogràfica de 39° 21'40" de latitud i 3° 16'35" de longitud, amb una trama viària en forma rectangular, la qual va començar a espatllar del castell, concretament al "Barrasí", que per les notícies que disposem i la traça enrevessada dels seus carrers, respon al tradicional barri de població musulmana. A ran de la conquesta cristiana, la població s'eixampla de manera lineal a banda i banda de l'antic "Camí de Xàtiva", l'eix principal que formen els actuals carrers de València i Sant Roc, amb dues eixides transversals: l'anomenat "Camí de Baix" (carrer de Sant Josep), i el "Camí d'Amunt" (carrer de Sant Vicent). Així va romandre estancada durant quatre segles, amb un parcel·lari de cinc carrers.

A partir del segle XIX comença un creixement urbanístic que es manifesta en forma de barris, adossats al casc antic, podent destacar: el Perri, el Perol, el Toll, les Parres, Formosa, Lamberto, el Patí, etc., cadascú amb la seua pròpia traça i singularitat social. La tipologia edificatòria responia a la tradicional casa hortolana amb coberta de teula a dues aigües i proveïda d'andana, corral, estable i pallissa, doncs la barraca era un hàbitat propi del terme, que va ser incorporada a la població durant les èpoques de penúria econòmica. Actualment, el paisatge urbà resta desnaturalitzat, oferint una barreja d'estils arquitectònics i actuacions sense cap norma homogeneïtzadora; artísticament només destaquen les façanes modernistes del centre de la població edificades a començament del segle XX.

El terme municipal llinda amb els d'Albal i Beniparrell pel nord; Alcasser i Picassent a l'oest; Sollana al sud, i el llac de l'Albufera a l'est, per la qual cosa, part del territori es troba protegit dins dels límits del Parc Natural. Antigament incloïa gran part de secà on proliferava la pinada i els boscos de carrasca, la vinya, el blat, l'olivera i els garrofers, fins que l'arribada de l'aigua de la Sèquia Reial del Xúquer, en la dècada de 1760, va millorar la xarxa de regadiu i possibilità la transformació d'extenses zones de morera, utilitzat com a base de la indústria sedera, un cultiu que posteriorment també va desaparèixer en favor de la taronja. A hores d'ara resta conreat totalment d'hortalisses, arròs i taronger, però progressivament va perdent terreny degut als polígons industrials i les noves urbanitzacions de la perifèria; no obstant això, Silla encara pot presumir de conservar un acceptable nivell de protecció agrícola.

Les nombroses infraestructures viàries que la creuen han actuat positivament com a factor de progrés de primer ordre. A hores d'ara es concreten en: la carretera N-332 direcció Alacant - Almeria (anomenada Pista de Silla), la N -340 direcció Albacete - Madrid, l'autopista internacional del Mediterrani (A-7) que inicia ací la circumval·lació de la capital. També és punt de partida de les rutes interiors a Alboraiç - Bunyol, i Alzira - Xàtiva per la costa; i a més a més, la població disposa de ferrocarril des de l'any 1852, bifurcant-se a l'estació una doble via cap a Gandia i fins Alcoi - Moixent. Tot açò fa de Silla un dels pobles millor comunicats d'Espanya.

A partir de 1960 comença l'etapa desarrollista coincidint amb l'erradicació de petites empreses de la capital que elegiren Silla per a instal·lar-se, com: Ganal, Incusa, etc. Seguides de Hens, Coavre, Picó, Artierro, Hamprofester... fabriques de mobles, adobs, pinsos, metal·lúrgia, química, accessoris, i molt especialment Uniwal, de papers pintats, la qual va donar treball a més de 800 persones. La implantació de *Ford Espanya* (1974) en la veïna població d'Almussafes

significarà la màxima demanda de mà d'obra, que va ser coberta amb la vinguda massiva d'emigrants, originant així un sobtat creixement demogràfic que duplicarà la població durant aquestes dècades. Les conseqüències immediates afectaren greument l'urbanisme, que es veurà desbordat per la manca de previsions, havent d'augmentar les alçades permeses. El tradicional paisatge urbà es trastoca amb l'aparició de "finques" familiars i les primeres "torres" de 10 plantes, seguit de concentracions perifèriques als barris de Sant Roc i Sant Lluís, on s'assentaren milers de persones que demandaven amb urgència nous serveis. Mentre al terme van apareixent les primeres naus industrials, disseminades i sense cap infraestructura ni planificació.

Per superar aquelles carències, a partir de 1980 comença una reordenació urbanística més sostenible i racional, que ha possibilitat diverses zones verdes i els equipaments adequats. En els darrers 25 anys s'han construït parcs, instal·lacions esportives, sanitàries i culturals, centres d'ensenyament, polígons industrials... atenent amb especial atenció els aspectes humans d'una societat civil formada per una barreja multicultural que va canviant les tradicionals formes de vida. Però aquest progrés també és degut a la iniciativa privada, que ha cobert tota la gama de comerços, botigues i els serveis particulars que precisava aquest allau demogràfic. És ara quan assistim a la transformació més important de la història, ja que les fonts de riquesa i ocupació depenen majoritàriament del sector industrial, seguit dels serveis i les activitats comercials, en canvi, l'agricultura no ha progressat, encara és de tipus minifundista, incerta i poc rentable, per això la seua influència econòmica ha quedat relegada, i els llauradors que viuen exclusivament del camp no són reemplaçats per les noves generacions. La pesca, que antigament suposava una font d'ingressos complementària, només es manté a nivell testimonial per la Confraria de Pescadors, conservant el Port i les embarcacions tradicionals com un lloc d'esport i esbargiment.

En 1.994 s'hi comptabilitzen 16.712 veïns, i a hores d'ara ja supera els 18.500.

Josep Antich i Brocal
Cronista Oficial de la Ciutat