

# RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS



**RIDAURA, Concha, *Vida cotidiana y confort en la Valencia burguesa (1850-1900)*, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2006, ISBN: 84-482-4328-5.**

“Estamos acostumbrados a dedicar a nuestro cuerpo todas aquellas amabilidades que somos capaces de procurarle. Pero, en realidad, eso mismo, el afecto por el propio cuerpo, es una actitud relativamente nueva en nuestra civilización”, decía Joan Fuster en 1964 en su *Diccionari per a ociosos*. “Tradicionalmente, la virtud se entendía bajo formas *inconfortables*”, añadía con un neologismo bien expresivo. La vida del hombre se resumía en “la austeridad y la ascesis, la abstención y la mortificación. La vida del hombre sobre la tierra era considerada como una exigencia de sacrificio”. “Ahora”, concluye en 1964, “todo el mundo piensa de distinta manera. Quizá por eso –estoy seguro de ello– comenzamos a disponer de sillas cómodas. Y de más cosas”.

Esas otras cosas que forman nuestro entorno material y que dan confort a nuestra vida no son, efectivamente, muy antiguas: son logros de la civilización moderna. Más aún, muchas son ideaciones técnicas de la época burguesa, de aquel épico siglo XIX en que el progreso y el liberalismo se imponían en los lugares más destacados de Europa para la prosperidad y para el bienestar de quienes con mayores riquezas contaban. “El hombre occidental, tan rico en inventiva para ciertas cosas –mitología, metafísica, literatura, arte, guerra, opresión, etc.–, ha mostrado a lo largo de los siglos una singular falta de imaginación para todo aquello que hacía referencia a su confort más inmediato”, se lamentaba Fuster en otra de sus páginas. El confort es, en sí mismo, un concepto burgués que luego se generalizará conforme las clases medias se ensanchen y abarquen sectores amplios de la sociedad. Y el confort es comodidad y desahogo, una forma de hacer más llevadera la existencia corriente cuando los individuos esperan algo más que el bienestar espiritual de la vida ultraterrena.

A esta experiencia histórica la llamamos civilización (incluso civilización burguesa-occidental), y es un modo de superar nuestra propia naturaleza o limitaciones, esas restricciones con las que debemos enfrentar la vida corriente. Como advirtiera Sigmund Freud, nuestros utensilios y muebles, desde la simple escoba hasta el más sofisticado electrodoméstico, son prótesis culturales que nos prolongan y que desempeñan funciones antes completamente reservadas a la mano humana. Son modos de alejarnos de lo natural, formas de socializarnos, pues: aparejos, adminículos, avances que nos dan comodidad y esmero. Son también herramientas materiales que activan la industria y el ingenio: ciertas manufacturas podrán aplicarse para fabricar esos utensilios. Pero son también formas de distinción: quien cuenta con ciertas propiedades o recursos materiales que le procuran bienestar visible se eleva por encima de lo ordinario haciéndose admirar o envidiar.

Las grandes metrópolis europeas de ese siglo XIX fueron centros de esplendor, de prosperidad; fue-

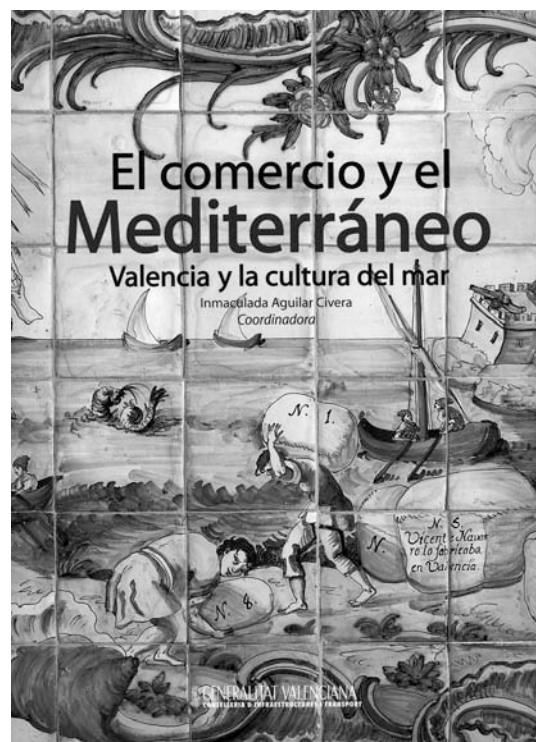
ron lugares con agua corriente en las casas, con iluminación urbana, con carruajes veloces, con paseos concurridos, con jardines privados, con mansiones en las que tras sus fachadas severas se adivinaba la suntuosidad del capitalismo privado y familiar. Frente a lo que se cree comúnmente, también Valencia disfrutó de esos lujos burgueses, hoy tan repartidos, y que se basaban en la comodidad, en la contención y en el disfrute material de la vida. Esta capital no era una población atrapada en el tiempo: algo más que una ciudad levítica o provincial. Era una localidad en auge bien conectada con el espacio burgués europeo, incluso habitada por familias foráneas que aquí se asentaban y prosperaban con el tráfico comercial y con la fabricación. Era ésta, en fin, una urbe en la que hacían ostentación clases adineradas que esperaban disfrutar de los adelantos del siglo, de las mercaderías y de las mejoras materiales que traía la industria: atavíos y útiles que servían para la casa y la calle.

Concha Ridaura acaba de publicar un libro sobre esa Valencia del Ochocientos, un volumen editado por la Biblioteca Valenciana, con ilustraciones sensatamente escogidas que ayudan a familiarizarse con un mundo ya desaparecido. Es una obra bien escrita, documentada, entretenida y erudita, en cuyas páginas no pesan los academicismos, sino el lujo de la edición. Resume con olfato lo dicho por otros investigadores, pero es algo más que un compendio: añade numerosas informaciones sobre la vida privada en el siglo XIX; sobre el confort (esa voz tan francesa); sobre los modelos europeos de los que eran sabedores nuestros burgueses locales; sobre la distinción que las familias acaudaladas hacían valer con sus atavíos más refinados. Hay una metáfora implícita en esta obra, una metáfora que aparece de manera abierta aquí y allá, en algunas de sus mejores páginas. Vivir no es representar un papel en el escenario de la existencia, no: vivir es ejecutar distintos guiones en diferentes espacios públicos y privados de acuerdo con códigos y normas que los personajes aprenden conforme se incorporan al mundo de los sentimientos y de los negocios, de la familia o del juego. El burgués valenciano no desentona con sus levitas o con sus sedas y rasos, ni olvida los papeles que ha de representar en el proscenio urbano: es un tipo conocedor de los adelantos materiales (los ensanches, las aguas potables, el alumbrado, el alcantarillado, etcétera); es un individuo sabedor de las comodidades privadas que adornan y mejoran las viviendas, de los servicios que aprovechan para el gobierno de la casa, de los ocios que alivian sus cavilaciones mercantiles. El libro de Concha Ridaura nos ayuda a sistematizar lo que ya conocíamos de manera dispersa, aunque también nos procura mu-

chas cosas nuevas que ella documenta con variadas fuentes históricas, humeando incluso en la alcoba de aquellas familias adineradas que con recato y contención preservaban su intimidad más preciada: los Campo, Trénor, Dotres, Llano, Lassala, Nolla y tantos otros.

Decía Honoré de Balzac –a quien la autora cita para otros fines– que la novela es la vida privada de las naciones, ese relato que al reproducir lo que ocurre nos permite fisgonear en el secreto, en la reserva que el buen burgués opone a la curiosidad ajena. El libro de Concha Ridaura no es una ficción, desde luego, pero su minuciosa reconstrucción, hecha con mano firme, nos transporta a un mundo distante en el que reconocemos lejanos parentescos y hábitos comunes: utensilios y adelantos entonces sorprendentes, nuevos, y que ahora ya son nuestros en esta época democrática y plebeya.

Justo Serna



**AGUILAR CIVERA, I. (Coord.), *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar, Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, Generalitat Valenciana, 2006, 454 pp., ISBN: 84-482-4532-6.***

La Cátedra Demetrio Ribes (UVEG-FGV) en colaboración con la Conselleria d'Infraestructures i Transport saca a la luz de manera oficial, tras casi un

año de espera, la que ya ha sido calificada como su más lograda publicación, un imponente volumen titulado: *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*.

La profesora D<sup>a</sup> Inmaculada Aguilar Civera es la coordinadora de este libro en el cual colaboran investigadores y especialistas vinculados a nuestra Universidad de Valencia, así como de otros puntos de nuestra geografía como Albacete, Alicante y Zaragoza.

La temática que aborda la presente publicación no es completamente nueva. Sin embargo, lo que la hace más novedosa y definitivamente interesante es la forma de presentación de los contenidos (algunos, eso sí, investigados en profundidad por vez primera) de una manera mucho más sistemática y coherente de lo que se ha hecho hasta ahora con otras publicaciones de similar temática, haciendo de esta última un verdadero instrumento de conocimiento y profundización sobre la historia de Valencia como potencia comercial abierta al mar.

El prólogo de la presente edición corre a cargo del economista y escritor Luis Racionero Grau, en donde vuelve a revelarse como gran conocedor de las buenas fuentes en el estudio etnológico y sociológico de nuestro país.

El *corpus* del libro se divide en cuatro grandes capítulos: I. El Mediterráneo, espacio geográfico, espacio económico, espacio cultural; II. Las Rutas y el Mar; III. Infraestructuras y mercancías; IV. Navegantes, mercaderes, viajeros y empresarios.

En el capítulo primero figuran dos subcapítulos. El primero de ellos corre a cargo de Juan Ferrer Marsal y expone un recorrido por el camino de las civilizaciones en su afán de mejorar las instalaciones portuarias.

El profesor de Historia del Arte Luis Arciniega García hace una espléndida sinopsis de lo que ha supuesto el contacto de Valencia con todas las influencias que han llegado por vía marítima, por donde circulan no sólo mercancías, sino diferentes formas de expresión artística, ideológica, política..., etc.

Ya en el capítulo II Carmen Aranegui Gascó nos propone una minuciosa y concienzuda mirada arqueológica hacia el aspecto económico y cultural del comercio marítimo valenciano, que abre posibilidades de contacto multilateral.

David Igual Luis aborda el tema de las rutas marítimas del gran comercio entre los siglos V al XIII, integrando en su análisis dos periodos históricos diferenciados: el visigodo y el musulmán.

El Catedrático Paulino Iradiel, que ya ha tratado anteriormente el tema comercial valenciano con rigor y profundidad, analiza la sorprendente expansión del mercado y la economía de intercambio que experimenta el Reino de Valencia durante el siglo XV.

La profesora Emilia Salvador recalca el progresivo desplazamiento de la posición central del Mediterráneo en el comercio y economía internacionales hacia el Atlántico.

Es el profesor valenciano de Historia Moderna Ricardo Franch Benavent quien constata el considerable crecimiento del comercio valenciano en el siglo XVIII como consecuencia del dinamismo en su actividad productiva y el estímulo recibido por el mercado atlántico.

El Catedrático alicantino David Bernabé Gil reflexiona sobre la nueva etapa dieciochesca del comercio valenciano, marcada por el declive del *Consolat de Mar*, propiciándose la creación de nuevas instituciones que garanticen el control de la actividad mercantil.

El economista Salvador Calatayud Giner señala las transformaciones económicas valencianas surgidas en el siglo XIX a raíz de una mayor demanda europea de productos agrícolas y a la imparable revolución en el transporte con la aparición del ferrocarril y de la navegación a vapor.

Juan Piqueras Haba, en colaboración con Carmen Sanchis aborda el tema del tráfico de *containers* como consecuencia del incremento internacional de intercambios comerciales.

El profesor medievalista Germán Navarro Espinach inaugura el capítulo III informándonos de la importancia que asume Valencia en la producción y distribución en un período histórico que abarca desde el siglo XIV al XVI.

Carmen Sanchis, en colaboración con Juan Piqueras pone de relieve la estrecha relación entre la actividad portuaria y el *hinterland* valenciano.

Anacleto Pons y Justo Serna, en esta ocasión realizan un brillante resumen histórico acerca de las vicisitudes en el origen, creación, mantenimiento, reformas y mejoras del Grao.

Inmaculada Aguilar, responsable de la Cátedra Demetrio Ribes (UVEG-FGV) y coordinadora del libro, realiza un recorrido por las instalaciones e infraestructura portuaria de los siglos XIX y XX.

Pasamos al capítulo IV, y con él al artículo de Enrique Cruselles Gómez, quien recalca la importancia clave de los marinos, mercaderes y viajeros en el desarrollo comercial de Valencia y de todo el arco mediterráneo.

Telesforo Hernández presenta en su artículo un inédito planteamiento del protagonismo de los empresarios dedicados al transporte marítimo.

Por su parte, Josep Vicent Boira recalca la histórica relación de la ciudad de Valencia con el mar, con las transformaciones portuarias y urbanas que de ello han resultado. Todos los artículos se complementan con unos estudios monográficos que vienen a complementar los temas tratados en ellos y que han sido estudiados por el brillante equipo de la Cátedra Demetrio Ribes (UVEG-FGV), integrado por Julia Cerrillo, Virginia García, Santiago Montoya y Juanjo Sanz, combinándose los temas inexcusablemente clásicos con otros que se tratan por vez primera, con títulos tan sugerentes como: "La Unión Naval de Levante: astilleros valencianos", "El *container* del siglo XXI. Tipologías y usos", "Gancheros y maderadas por los ríos valencianos para la construcción de barcos", "Inventos y patentes valencianos"..., etc.

A destacar el imponente despliegue gráfico de enorme calidad e interés (integrado por fotografías antiguas y modernas, planos, mapas y pinturas), gran parte del cual procede de museos y colecciones europeas, así como de importantes colecciones privadas que en la presente edición se muestran en absoluta primicia.

Estamos, pues, ante una obra que revela nuevos aspectos y enfoques de la historia de Valencia y el Mediterráneo, inseparables y configuradores del carácter meridional, dinámico y abierto. Sin duda una futura obra de consulta y referencia.

Juanjo Sanz Maseres  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

**Colección Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana, Ed. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2005-2007.**

La colección Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana tiene como principal objetivo la difusión y conocimiento de la historia



de nuestros transportes, sus redes, formas y medios de locomoción, elementos singulares y monumentales, la historia de las obras públicas y la historia de las telecomunicaciones, que recoge la imparable evolución tecnológica de nuestra sociedad.

Los eventos más significativos (aniversarios, inauguraciones, aperturas de líneas, restauraciones, rehabilitaciones, etc.) son un buen motivo para investigar y profundizar en cada uno de estos elementos, que simbolizan el rico mundo del transporte, de la ingeniería y de la comunicación.

Son cinco números los que se han publicado desde el año 2005, publicaciones con las que la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, la Conselleria d'Infraestructures i Transport y la Universitat de València desean contribuir a un mayor conocimiento de nuestro patrimonio histórico y cultural:

**Nº 1. AGUILAR CIVERA, I. y GARCÍA ORTELLS, V. *El Faro del Puerto de Valencia. 75 Aniversario (1930-2005)*, Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2005.**

Completo estudio de uno de los elementos más emblemáticos del puerto de Valencia, desde su inauguración, en 1930, al momento actual. El presente trabajo también aporta un interesante material gráfico (planos, fotografías...) que contribuye a entender nuestra memoria histórica y nuestro patrimonio histórico y cultural.

**Nº 2. AGUILAR CIVERA, I. *De la Refinería La Británica a la Factoría "La Cantero" de Alicante*, Alicante, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2006.**

El segundo número de la colección está dedicado a los restos arqueológicos industriales de las insta-

laciones de CAMPSA en Alicante, factoría que estuvo en funcionamiento hasta 1966. Esta publicación, patrocinada por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, el GTP (Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat) y FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), también informa de los proyectos que están siendo estudiados para la puesta en valor del conjunto.

**Nº 3. AGUILAR CIVERA, I. y GARCÍA ORTELLS, V. *Las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna. Puesta en valor de patrimonio de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2007.***

Número publicado con motivo de la propuesta de mejora y rehabilitación de las estaciones en superficie de la línea 1 de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Se da a conocer el valioso patrimonio arquitectónico ferroviario, especialmente las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna, obra del arquitecto valenciano Francisco Mora Berenguer.

**Nº 4. GARCÍA ORTELLS, V. *Rafael Cort Álvarez. Director de la Escuela Industrial y de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2007.***

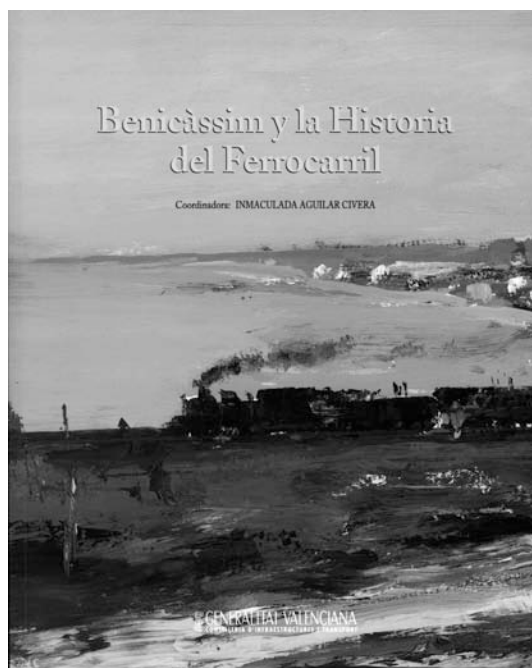
El centenario de la Escuela Industrial de Valencia ha sido el motivo para la edición del cuarto número de esta colección, dedicado a este ingeniero valenciano, que fue director de la Escuela más de 30 años y también de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia. La Escuela Técnica Superior de Ingeniería del Diseño le ha rendido así su merecido homenaje.

**Nº 5. AGUILAR CIVERA, I. *Arquitecturas del Tram. Talleres y Cocheras de El Campello, Alicante, Cátedra Demetrio Ribes, 2006.***

Las obras del TRAM de Alicante, llevadas a cabo por el GTP (Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat) y FGV, están transformando la ciudad, formando parte de su paisaje urbano. Este último número está dedicado a las nuevas obras arquitectónicas que se han realizado para tal fin, instalaciones en superficie y subterráneas que están adecuando el entorno, convirtiéndose en singulares hitos de la ciudad. La autora explica estas intervenciones como parte de un "estilo o cultura de empresa", empleada ya por las grandes empresas de la segunda mitad del siglo XIX. Un análisis de la arquitectura industrial del transporte ferroviario alicantino de vía estrecha, empezando por las antiguas cocheras del tran-

vía, para terminar con las nuevas estaciones y cocheras de El Campello para el TRAM.

Virginia García Ortells  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV



**AGUILAR CIVERA, I. (coord.), *Benicàssim y la Historia del Ferrocarril, Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2006, 219 pp., ISBN: 84-482-4411-7.***

La llegada del ferrocarril es la gran protagonista de esta publicación ya que se convirtió en factor clave en el cambio social y en el desarrollo urbano de la ciudad de Benicàssim. Articulada en nueve capítulos, nos propone un interesante recorrido por la historia de Benicàssim, vista desde diferentes especialidades, profesiones y disciplinas. Desde la visión geográfica a la sociológica, desde la investigación histórica a la tecnológica, desde la reflexión artística a la literaria; un conjunto de investigaciones que nos introducen en las características singulares de un entorno, un lugar, una sociedad, una historia, que define la ciudad castellanense de Benicàssim con el ferrocarril como testigo de todo ese progreso y evolución de la sociedad.

El primer capítulo del libro, realizado por el investigador Juan Peris Torner, da a conocer el primer documento ferroviario de la provincia de Castellón de 1856, siendo el punto de partida de la historia del Ferrocarril en Benicàssim. Todo ello en un recorrido histórico que abarca desde la implan-

tación del ferrocarril en la Comunidad Valenciana, la detallada historia en la ciudad de Benicàssim, desde su inauguración, su explotación, hasta la adquisición del Almansa-Valencia-Tarragona por la Compañía del Norte.

La transformación del paisaje urbano a lo largo de la historia de Benicàssim, desde la pequeña alquería musulmana a ciudad turística, es el objetivo de los dos siguientes capítulos, realizados por los profesores José Quereda y Vicent Ortells, que en el entorno de la geografía física y urbana estudian la topografía del lugar, la demografía, la estructura de la ciudad, los diferentes modelos de vivienda y de urbanización, la importancia de las vías de comunicación y el impacto que produjo la implantación del ferrocarril. Punto de partida de la creación de un nuevo núcleo urbano, las "villas", pioneras en los baños de mar, precursoras del urbanismo turístico en España.

La investigación de Luis Santos se centra en el trazado del ferrocarril y su impacto en la estructura social y urbana de la población. Es un análisis espacial e histórico a través de la vía férrea de Castellón a Tarragona, de sus conexiones con la caminería existente, como red de una evolución de la estructura urbana de la cual un factor decisivo será el ferrocarril, la estación como hito y las villas como prolongación de un nuevo modelo urbano.

La profesora Inmaculada Aguilar analiza, en su capítulo, el proyecto de la 2ª Sección de Castellón de la Plana al Ebro del Ferrocarril de Valencia a Tarragona, presentado por el ingeniero J. Beatty en junio de 1857. La historia de un proyecto, de un trazado que atravesaba el término de Benicàssim y que, tras la variante realizada en el año 2003, ha dejado aislados elementos tan importantes como la estación o los puentes metálicos, que constituyen un legado histórico y un patrimonio cultural que debemos valorar y preservar.

En torno a la pionera cultura del baño, que caracterizará el comportamiento de la sociedad acomodada de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se desarrollan tres capítulos del libro: el trabajo de la investigadora Julia Cerrillo nos introduce en esa cultura del agua, de los baños de ola, de los baños de salud, en la evolución de sus

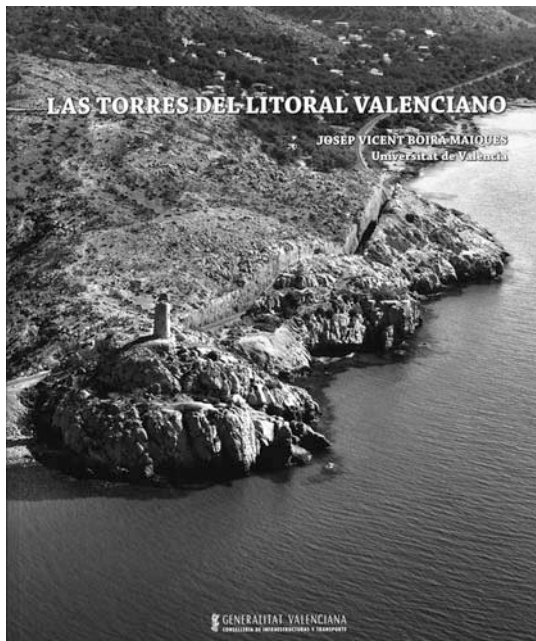
instalaciones desde las casetas al centro de termalismo. Ocio y salud, turismo y talasoterapia son claves en el desarrollo económico, social y cultural de Benicàssim. En el siguiente capítulo, Inmaculada Rodríguez investiga el origen, la construcción y el valor arquitectónico, histórico y artístico de las "villas de la Olla", sus distintas etapas, sus propietarios, sus artífices (maestros de obras y arquitectos) y su eclecticismo arquitectónico. El tercer trabajo es el de María Cervera y Ángel Portolés que nos da las claves de las costumbres y el comportamiento de una sociedad acomodada, de una colonia de verano, que llegó a obtener el título de "el Biarritz levantino", lugar de relaciones sociales, de actividades culturales y festivas, definiendo una arquitectura que se adaptaba perfectamente a estas relaciones interpersonales.

En otro capítulo, Josep Lluís Tàrrega nos introduce con su relato literario en la evolución de la población de Benicàssim y de su zona residencial, las Villas. Un relato plagado de anécdotas, acontecimientos, personajes y sentimientos, que se inicia con la llegada del tren y el descubrimiento del lugar, el aumento de población y el crecimiento del comercio, el origen de las villas frente al mar y su evolución al turismo de masas.

Por último, se recoge el trabajo de los alumnos de 1º del Instituto Violant de Casalduch, que implicados en el proyecto de construir la historia del ferrocarril en Benicàssim y dirigidos por el profesor Ignacio Rico, se aproximan a la sociedad para recoger su memoria histórica a través del registro oral. Una actividad participativa y pública que se mantendrá abierta a nuevas colaboraciones y que enriquecerá la historia del ferrocarril en Benicàssim.

Publicación editada por la Conselleria d'Infraestructures i Transport y coordinada por la profesora, y responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Inmaculada Aguilar Civera. Una vez más, ambas instituciones cumplen su compromiso de dar a conocer, poniendo en valor, el amplió legado histórico que nuestra Comunidad posee, a través de la investigación y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública Valenciana.

Julia Cerrillo Martínez  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV



**BOIRA MAIQUES, J. V., *Las torres del litoral valenciano*. Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007, 254 pp., II Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes, ISBN: 978-84-482-4698-3.**

En la II Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes, concedido anualmente por la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, resultó premiado el trabajo titulado *Las torres del litoral valenciano* del profesor de la Universitat de València Josep Vicent Boira.

El libro galardonado en esta segunda edición, publicado por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, trata de las numerosas construcciones que jalonaban nuestras costas, las torres vigías, formando el sistema defensivo de mitad del siglo XVI, con el objetivo de vigilar y defender el litoral valenciano.

El sistema defensivo estaba basado en la construcción de numerosas torres vigías, situadas estratégicamente frente al mar, con el objetivo de vislumbrar las embarcaciones de países enemigos o la presencia de piratas berberiscos. Con estas obras arquitectónicas, construidas por ingenieros militares al servicio de la Corona, se trataba de sellar las fronteras marítimas de ataques foráneos y proteger la población y sus riquezas. Todas estas construcciones formaban parte de un verdadero entramado militar y generaba, a su vez, una visión ordenada del territorio.

A lo largo de la publicación, el profesor Boira nos aproxima a los antecedentes del sistema defensi-

vo de época medieval para, posteriormente, ofrecernos las primeras visiones generales del territorio valenciano realizadas en el siglo XVI por los grandes ingenieros de la época, Giovanni Battista Antonelli (1573), Vespasiano Gonzaga (1575) y Juan de Acuña (1585). No menos interesante resulta la doble clasificación que aporta, tanto funcional como tipológicamente, ya que la función de cada una de ellas (fueran torres situadas en calas y acantilados, o en puntos de abastecimientos de agua dulce, o sobre playas bajas y con una función de comunicación y control) determinaba la forma de cada una de las construcciones (planta cuadrangular, de cuerpo troncocónico y de cuerpo cilíndrico). Tampoco olvida plasmar, en la presente publicación, el trabajo de campo realizado a lo largo de los años de investigación, trabajo reflejado en la pormenorizada catalogación que nos presenta de las torres vigías que jalonan el litoral valenciano, de norte a sur, donde nos describe su situación geográfica, datación, apuntes históricos, descripción, planos, estado actual, fotografías... etc. Otro de los apartados que tampoco se descuida en el trabajo premiado, es el de los artifices de estos hitos litorales defensivos, ingenieros, arquitectos y militares, que aplicaron sus conocimientos técnicos y teóricos para proporcionar no sólo una defensa costera al Reino de Valencia sino ofrecer, de forma novedosa, una visión global del territorio valenciano.

En definitiva, *Las torres del litoral valenciano* es una invitación a recorrer el legado defensivo de nuestra fachada Mediterránea, testigos de nuestra historia y así poner en valor nuestro patrimonio, siendo este uno de los principios que pretende promover la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, con la convocatoria anual de este premio de investigación.

Julia Cerrillo Martínez  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

**AGUILAR CIVERA, I. (Comis.), *La Mirada de l'Arquitecte. Demetrio Ribes i la seua càmera estereoscòpica* (Catálogo exposición). Valencia, Ed. Universitat de València-EG, 2007, mayo-septiembre 2007. 310 p., ISBN: 978-84-370-6745-2.**

Para complementar los trabajos de investigación iniciados hace algunos años por la profesora Inmaculada Aguilar sobre la vida y la obra del arquitecto valenciano Demetrio Ribes Marco, la Universidad de Valencia ha organizado esta exposi-



ción monográfica y se ha ocupado de la edición del consiguiente catálogo que ahora reseñamos. El comisariado de la exposición ha corrido a cargo de la doctora Aguilar, quien también ha redactado los textos del libro y ha llevado a cabo la catalogación de las piezas expuestas. Ha colaborado con ella Juan Antonio Fernández Rivero, especialista en imagen estereoscópica, quien estudia esta tipología fotográfica en la época de Demetrio Ribes en un estudio final del que más adelante se hará mención.

La exposición, y publicación que la acompaña, es fruto de la colaboración y unión de esfuerzos entre la Universidad de Valencia, a través de su Vicerrectorado de Cultura, y la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, cuyos propósitos de valoración de la obra pública en territorio valenciano se van consiguiendo notablemente. La presente investigación se incluye, asimismo, dentro de los objetivos del Proyecto I+D que tiene concedida la Cátedra Demetrio Ribes por parte del Ministerio de Cultura en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007 (HUM 2004-04703/ARTE).

Los fondos expuestos y estudiados son una selección de las más de setecientas fotografías pertenecientes a la colección particular de los familiares y herederos directos del arquitecto, quienes amable y desinteresadamente los pusieron a disposición de Inmaculada Aguilar para llevar a cabo el proyecto. El material fotográfico presentado nos da a conocer una nueva faceta del arquitecto valenciano, la de fotógrafo abierto a nuevas técnicas para plasmar y recoger su interés por la arquitectura y la ingeniería y entender mejor en la actualidad su propia obra constructiva. Son todas ellas fotografías estereoscópicas positivadas sobre placas de vidrio en blanco y negro (gelatinobromuro) realizadas,

quizá, con una cámara del sistema Verascope patentado hacia 1905. Se trata de una colección de fotografías inéditas realizadas por el propio arquitecto entre los años 1908-1918 en sus recorridos por las distintas ciudades españolas que visitó y de las que tomaba instantáneas de sus arquitecturas, tanto históricas como modernas, ferias, fiestas, costumbres y tipos. De Barcelona le interesó especialmente la obra de arquitectos modernistas como Puig i Cadafalch, Sagnier, Rubió, Gaudí y otros, y sin ninguna duda puede afirmarse que la verdadera protagonista de la obra fotográfica del arquitecto Ribes es la arquitectura, aunque no olvide otros aspectos costumbristas y humanos que le confieren un gran valor como documento histórico. La visión estereoscópica facilitaba la contemplación de la tercera dimensión, se veía como en relieve, y fue pasatiempo de moda en aquella época.

Después de presentar la colección fotográfica Guillot-Ribes, de donde provienen los fondos de la exposición en su mayor parte, la comisaria se ocupa en los dos capítulos siguientes de poner de relieve el gran interés y el profundo respecto del arquitecto por los monumentos antiguos y la dialéctica con el presente. "El encuentro con la Historia", según el título del correspondiente capítulo, se abre con una cita textual de Ribes, "Respetemos los monumentos antiguos, no consintamos que se les robe el menor detalle; este es un criterio conservador al que me adhiero de todo corazón", donde quedan manifiestas sus ideas en relación con el patrimonio arquitectónico, perfectamente asumibles en la actualidad, a la vez que sus fotografías son equiparables con la actividad de los viajeros fotógrafos, extranjeros en muchas ocasiones, que recorrieron la península retratando tipos, paisajes y monumentos. El capítulo siguiente, "La Dialéctica con el Presente", también se abre con una cita de Ribes, de la que se deduce su compromiso con la actualidad y su constante relación profesional con sus compañeros de profesión, cuyas obras admiraba y valoraba, haciéndolas objeto de su fotografía.

En el cuarto capítulo se ocupa la autora de presentar a Demetrio Ribes como un hombre de su tiempo, que asiste con denodado interés a los grandes acontecimientos del momento, ferias, fiestas y exposiciones, un espectador y viajero que lo mismo se extasía ante un bello paisaje que ante un parque de atracciones o ante las novedades tecnológicas del transporte como el funicular o la aviación. Sus fotografías recogen detalles importantes del parque del Tibidabo de Barcelona, de la Exposición Regional Valenciana de 1909, de la



Exposición Hispano-Americana de Sevilla, o de fiestas populares de las fallas y los toros en Valencia, dejando un testimonio gráfico de todo ello.

En el siguiente capítulo, titulado "La cotidianeidad de la obra: Arquitectura y Construcción", se pone de manifiesto el interés de Ribes por el proceso constructivo de la obra. Su visión de la arquitectura, incardinada en el movimiento modernista en su vertiente secesionista, aboga por el llamado arte total y se apoya en el desarrollo excepcional de las artes decorativas, texturas, color, materiales diversos, diseño y alta calidad aportada al edificio. Demetrio Ribes no solo es un arquitecto constructivo, sino también arquitecto consultor, que trabaja con otros arquitectos y se ocupa de realizar la obra estructural de edificios como, por ejemplo, el Mercado de Colón de Francisco Mora, y funda con Joaquín Coloma la empresa Construcciones Coloma-Ribes especializada en obras de hormigón armado. Estas facetas de su vida nos ayudan a comprender mejor las series fotográficas dedicadas a la cotidianeidad de la obra.

El apartado siguiente constituye un capítulo biográfico donde la autora resume y actualiza la vida del arquitecto. Aunque son datos ya conocidos, resulta plausible su inclusión en el catálogo por complementarlo y por ilustrar a los lectores que se interesen por la peripecia vital y profesional de Ribes.

Viene a continuación el catálogo propiamente dicho de las piezas expuestas, con su correspondiente ficha, organizadas en los distintos apartados de los que ya se ha hecho mención, es decir, fotografías que tienen que ver con edificios antiguos ("El encuentro con la Historia"), o que recogen imágenes de la arquitectura coetánea ("La Dialéctica con el presente"), o las que recogen imágenes de los grandes acontecimientos del momento, foros y reuniones que marcaron una época en diversas ciudades ("Momentos de actualidad: Ferias, Fiestas y Exposiciones"); siguen las fotografías que se ocupan de los procesos constructivos ("La cotidianeidad de la obra: Arquitectura y Construcción"), cerrando el presente catálogo el estudio monográfico encargado a Juan Antonio Fernández Rivero sobre la estereoscopia en la época de Demetrio Ribes; en él traza una reseña histórica sobre esta tipología fotográfica, sus antecedentes, su éxito en el momento y sus cualidades artísticas y como documento histórico.

El catálogo cuenta con una cuidadísima presentación, está magníficamente ilustrado y dispone de un desbordante aparato gráfico. Para su visualización se ha recurrido al empleo de la técnica foto-

gráfica del anaglifo, un antiguo invento del físico alemán Rollmann de 1853, que necesita de unos filtros o gafas especiales, con un cristal rojo y otro azul, lo que unido a la superposición de imágenes y leve desplazamiento proporciona una curiosa sensación de tridimensionalidad y supone un aliciente pedagógico más para la exposición y el catálogo.

Santiago Montoya Beleña  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV



**AGUILAR CIVERA, I. (Coord.), *El tranvía de Alicante. Pasado y futuro*. Valencia. Conselleria de Infraestructuras y Transporte, 2007. 240 p., ISBN: 978-84-482-4662-4.**

Continuando con la línea de trabajo marcada desde sus orígenes fundacionales por la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, ha salido a la luz este nuevo estudio coordinado por la profesora Inmaculada Aguilar Civera donde se presta atención a las obras públicas y demás elementos configuradores del territorio, en este caso de Alicante. Las obras públicas, los trabajos de ingeniería y las biografías de sus artífices no han gozado de la atención adecuada por parte de los historiadores y este vacío está siendo llenado en la Comunidad Valenciana por los esforzados y sufridos investigadores de esta joven cátedra de la Universidad de Valencia, cuyos trabajos suponen un avance prepa-

ratorio del futuro Museo del Transporte y del Territorio valenciano.

A lo largo de once capítulos, otros tantos especialistas se ocupan del tranvía de Alicante, desde sus orígenes remotos a finales del siglo XIX hasta el presente año de 2007. Abre los estudios una introducción de la Dra. Aguilar, donde señala la primera solicitud y proyecto de F. Lucini en los años 1883 y 1884, respectivamente, y la inauguración de la primera línea (Barrio de Benalúa-Plaza Ramiro) por la Sociedad Los Nueves el 12 de julio de 1893. Vincula la historia del tranvía con la propia historia de la ciudad y su desarrollo y modernización al servicio de los ciudadanos, haciendo un resumen de las aportaciones más importantes expuestas por los distintos colaboradores que han participado en la obra.

Así, el primero de ellos, Vicente Giménez Chornet, se ocupa del origen del tranvía en Nueva York, el año 1832, como un servicio urbano que respondía a las necesidades de una ciudad que había experimentado un extraordinario crecimiento. Repasa los distintos sistemas de tracción (animal, de vapor, eléctrico, a gasolina o diésel) y su rápida expansión como sistema de transporte público por otras ciudades americanas y europeas.

En el siguiente capítulo, Javier Vidal Olivares se centra en la ciudad de Alicante durante el siglo XIX, una ciudad en pleno crecimiento demográfico, urbanístico, económico y cultural, para la que el ferrocarril fue un verdadero catalizador en el progreso de la misma, a lo que se añade la nueva red de abastecimiento de aguas potables, el alumbrado público, primero por gas y luego por electricidad, y las mejoras en la industria y en la gestión pública de los servicios.

Virginia García Ortells, del equipo de investigadores de la Cátedra Demetrio Ribes, estudia el origen del tranvía en Alicante y la implantación de las primeras líneas, cuyo diseño y determinación del ámbito de crecimiento fue obra de empresarios privados y de los propios alicantinos, destacando la intervención del ingeniero Quintín Fernández Morales, redactor del proyecto definitivo de tranvía para Alicante.

Desde sus orígenes, el tranvía no surge como un medio de transporte público limitado al ámbito urbano, sino con pretensiones de expansión y de unión con otros núcleos poblacionales más o menos cercanos y en competencia directa con el ferrocarril de vía ancha o de vía estrecha. De este aspecto se ocupa en su capítulo José Antonio Coves Navarro, quien desentraña minuciosamente el

proceso empresarial de los diferentes promotores y concesionarios de las líneas a vapor de Crevillente y Muchamiel, que acabaron en manos de la sociedad belga denominada Compañía General de Tranvías y Ferrocarriles Vecinales en España.

En el capítulo quinto, Ángel Peña Ligero se ocupa del tranvía que iba a San Vicente del Raspeig, línea concedida en 1898 a Luis Ibáñez Carreres y que se clausuró en 1966. El autor investiga las sucesivas cesiones a las diversas empresas que regentaron los tranvías alicantinos, pasando por los distintos sistemas de tracción, animal en principio para esta línea, y a diferencia de los de Crevillente y Muchamiel que eran de tracción a vapor.

En el capítulo siguiente, Alberto Martínez López investiga la etapa de los tranvías alicantinos en la que destaca el protagonismo de la empresa germano-belga Tramways Électriques d'Alicante, un holding internacional formado por grupos bancarios y eléctricos belgas y alemanes cuyos objetivos eran la adquisición, electrificación y explotación de los tranvías de Alicante y cercanías para estimular la demanda de material metalúrgico y eléctrico. Las dificultades derivadas de la Primera Guerra Mundial y la consiguiente postguerra impidieron la electrificación de las líneas y provocaron la liquidación de la compañía en 1923.

La Sociedad Tranvías y Electricidad, S.A. (1923-1956) y el Servicio Municipal de Tranvías de Alicante (1956-1969) constituyen el centro de interés y las etapas que estudia José Antonio Gómez Martínez, dos momentos muy importantes del tranvía alicantino en los que tiene lugar la electrificación, mejora y ampliación de la red, y la municipalización de los servicios, con graves problemas económicos en la explotación que provocan la clausura del histórico tranvía en noviembre de 1969.

Del material móvil se ocupa en el capítulo octavo Manuel González Márquez, analizando sus diferentes sistemas de tracción, ancho de vía, tipos de carril, compañías concesionarias, tipos de vehículos, donde se incluyen las últimas incorporaciones, etc.

En los dos capítulos siguientes se estudia al tranvía en relación con el desarrollo urbanístico de la ciudad y con sus propios usuarios. Jesús Alba López analiza la incidencia del tranvía en la estructuración y desarrollo de la ciudad, de sus barrios y de su importancia como agente urbanizador. José María Perea Soro, por su parte, presenta el tranvía en relación con la vida cotidiana de la gente, el entorno político-administrativo, económico y urbano a través del vaciado de prensa de los últimos diez años de vida del tranvía. Las anécdotas que

recoge, las costumbres, las paradas, los lugares, los recorridos y personajes, confieren al texto una calidez y una calidad humana que lo convierten en algo entrañable y alejado de fríos aspectos técnicos.

En el último capítulo del libro, de nuevo Inmaculada Aguilar toma la palabra y se adentra en el nacimiento del tranvía en una ciudad moderna del siglo XXI. A la vista de los excelentes resultados obtenidos por el tranvía en la ciudad de Valencia, el gobierno autonómico se propone extender sus ventajas a la ciudad de Alicante, inaugurándose en 1998 un tranvía experimental para cuya planificación y organización se tuvo en cuenta la opinión y participación de los ciudadanos en la toma de decisiones, generándose una red de tranvías moderna, el TRAM, al servicio de la ciudad y de sus habitantes.

El aparato gráfico utilizado en la edición es verdaderamente abundante y de notable calidad, donde pueden verse tanto antiguas fotografías en blanco y negro como otras de reciente actualidad, que transmiten una información del máximo interés acerca del tranvía y su relación con el proceso evolutivo del espacio urbano y las personas que vivieron en sus distintas etapas de funcionamiento. Algunas de sus ilustraciones pueden tener la consideración de obras de arte y como una parcela más de su historia se ha pretendido considerar esta obra pública de la ingeniería configuradora del territorio alicantino. La activa Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV ha ascendido con este libro un peldaño más en su línea de investigaciones preparatorias y conducentes a la creación del futuro Museo del Transporte y del Territorio que le tiene encargado el Gobierno Autónomo Valenciano.

Santiago Montoya Beleña  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

**AA.DD. Exposició La Llum de les Imatges. Lux Mundi (Xàtiva 2007). Libro de estudios, Generalitat Valenciana-La Llum de les Imatges, Madrid, 2007, 680 ps.**

**AA.DD. Exposició La Llum de les Imatges. Lux Mundi (Xàtiva 2007), Generalitat Valenciana-La Llum de les Imatges, Salamanca, 2007, 945 ps.**

Xàtiva esdevé una mena de llum del món cristià. Des del 2 d'abril en què oficialment obrí les portes la nova edició de "La Llum de les Imatges" en la



capital de la Costera, molts han estat els esforços i les il·lusions dipositades que s'han vist culminats després de mesos de preparació en la penombra.

El treball engegat i coordinat pels seus comissaris (els Drs. Ximo Company, de la Universitat de Lleida; Vicent Pons, de la Universitat de València; i Joan Aliaga, de la Universitat Politècnica de València) i seguit fil per randa per un planter d'estudiosos tan variat com competent ha desembocat feliçment en potser la millor de les exposicions vistes fins el moment (València, Sogorb, Oriola, Sant Mateu-Traiguera i Alacant). L'adjectiu no obeeix a criteris purament subjectius –que són al capdavant els del que açò subscriu, és inevitable– sinó a coordenades pragmàtiques si analitzem detingudament les anteriors mostres i la comparem. Hi ha hagut avanços significatius.

En aquesta nova seu, Xàtiva (un dels conjunts històrics més reeixits del País Valencià sense cap mena de dubte), s'ofereix al visitant curiós i desficiós per tot allò que destil·la cultura –seguint el fil conductor del pòsit espiritual que ha caracteritzat secularment les comarques centrals– tot un selecte mostrari de les expressions que en forma d'incunables, pintures, orfèbreria, escultura, teixits, miniatures, manuscrits, maquetes, audiovisuals... troben cabuda en el marc incomparable i certament únic de la Col·legiata (d'excelsa arquitectura ara revitalitzada, sobretot interiorment), l'antic Hospital de Pobres (de portentosa façana de filiació entre hispanoflamenca i italiana), la recuperada església del convent de Sant Domènec (durant molts anys oblidat en el seu conjunt i ara oberta per a l'ocasió) i el senzill encant de l'ermita de Sant Feliu a la costa del castell (fita indispensable per tot aquell que visite la ciutat). Recorregut que degudament es complementa amb la Casa de l'Ensenyança (on s'hi troben els tallers didàctics per als escolars).

Els responsables científics de l'esdeveniment han posat negre sobre blanc les perquisicions pròpies i alienes que han dirigit en dos magnífics volums (un de textos històrics i l'altre de tipus catalogràfic, d'extraordinari aparat gràfic i encara més reeixit contingut), els quals serveixen per a encunyar tipogràficament un treball ben fet en línies generals i que demostra el nivell d'exigència que els esmentats coordinadors es proposaren el dia que acceptaren l'encàrrec i que han sabut transmetre als seus qualificats col·laboradors.

Culminen d'alguna manera aquest material bibliogràfic i documental cinc audiovisuals que es recullen en un DVD mitjançant el qual es fan diversos recorreguts per Xàtiva i els territoris de la seua antiga Sotsgovernació (amb guions a cura d'un servidor i de Carmen Aguilar Díaz), els Borja, els convents xativins (amb textos de Josep Lluís Cebrián i Molina) i el delicat procés de restauració de l'art moble i immoble que s'exhibeix i es pot visitar (a càrrec de la fundació adés esmentada).

Com a colofó, afegim la decidida voluntat dels caps pensants de retre merescut homenatge a la nissaga local més coneguda internacionalment: els *Borgia*. Circumstància que féu que, en un primer moment, es plantejara la possibilitat de fer un ampli recorregut per les peripècies vitals d'almenys els seus membres més destacats. Finalment, la capacitat del temple dominicà ha estat més bé limitada per a satisfer aquest legítim desig i, com que també calia glossar les biografies d'altres xativins de soca-rel, el repàs als mèrits borjans han quedat reduïts a alguns dels Borja *majors*, principalment Alfons, Roderic i Cèsar entre alguns altres. Malgrat el contratemps, s'ha aprofitat el moment per a oferir una ajustada visió de l'extraordinari mecenatge que el segon dels papes de la família (Alexandre VI) exercí en l'Europa contemporània: a Itàlia i, com no, a Espanya (des de València) per mitjà –per exemple– de Jacomart, Reixac, *il Pinturicchio*, Paolo da San Leocadio i Francesco Pagano, en matèria artística, tot i aprofitant el recent redescobriment i restauració de les pintures de l'absis de la seu valenciana.

Cal felicitar iniciatives com aquesta patrocinades per la Generalitat, així com a la Fundació "La Llum de les Imatges" per posar en valor gran part del patrimoni historicoartístic valencià que ausades ho necessita, a l'Arquebisbat de València, a l'Ajuntament de Xàtiva i a les altres institucions i entitats que recolzen aquesta singular iniciativa, als seus comissaris i als seus col·legues pel treball ben realitzat i, finalment, al col·lectiu de restauradors,

tècnics, arquitectes, assistents, guies... que han vestit de gala per a l'ocasió fins principis de 2008 una gran ciutat.

Albert Ferrer Orts

Departament d'Història de l'Art.  
Universitat de València-Estudi General

**COMPANY, Ximo, Paolo da San Leocadio i els inicis de la pintura del Renaixement a Espanya, Gandia: CEIC Alfons el Vell, 2006.**

Este libro destaca en el panorama de la bibliografía española sobre Historia del Arte del Renacimiento por derecho propio. De una parte, no es común entre los historiadores hispánicos acometer la tarea de escribir una monografía sobre un artista italiano, aunque en este caso la trayectoria del pintor de Reggio Emilia, Paolo da San Leocadio tenga por escenario documentado las tierras valencianas entre 1472 y 1520. El catedrático de la Universitat de Lleida Ximo Company es un conocido especialista en la pintura valenciana del primer Renacimiento, tema al que viene dedicando la mayor parte de sus estudios desde los años 80, con contribuciones importantes sobre Rodrigo de Osona, la pintura hispanoflamenca y el propio Paolo da San Leocadio, protagonista de varios de sus artículos y del libro *La pintura paduana-ferraresa del Quattrocento y sus relaciones con España* (Lleida, 1989), que constituye un claro precedente de la obra que ahora comentamos. Con esta experiencia previa, el autor ha asumido el desafío de contar y explicar quién fue Paolo da San Leocadio y el papel de su pintura en la historia del arte del Renacimiento en España. De otra parte, la tarea editorial de publicar una monografía de 675 páginas, con abundantes ilustraciones en color, un extenso apéndice documental y texto bilingüe en catalán y castellano, es ambiciosa y admirable y merece el elogio del CEIC Alfons el Vell por haberla llevado a término con brillantez.

El resultado es una monografía valiosa, coherente y clásica sobre uno de los protagonistas de la introducción del Renacimiento pictórico en clave itálica en la península ibérica. Entre los valores, no es el menor el de la oportunidad, pues el hallazgo previsible de parte de las pinturas murales de la capilla mayor de la catedral de Valencia que San Leocadio y Francesco Pagano realizaron tras su llegada a esta ciudad en 1472 en el séquito del cardenal Rodrigo Borja ha permitido el estudio de una obra fundamental del artista y una pieza desde ahora imprescindible en la historia de la pintu-

ra del Renacimiento hispano. Detalles de estos frescos no sólo constituyen el motivo principal de la portada y buena parte de las ilustraciones del libro: las pinturas de la seo valentina ocupan el centro de la reconstrucción de la personalidad artística de San Leocadio que propone Ximo Company y en torno a ellas gravitan la mayor parte –y la más reveladora– de las noticias documentales reunidas en el apéndice de más de cien páginas que firman el propio autor y la historiadora Lluïsa Tolosa de la Universidad Politécnica de Valencia. Cuando se dilucida la historia de la ejecución de los frescos, la participación desigual de los dos pintores italianos, Pagano y San Leocadio, y las circunstancias que lo rodearon, la narración de Ximo Company se vuelve minuciosa y precisa, como si el autor pretendiera reconstruir, paso a paso y siempre con el apoyo documental, una labor artística compleja en muchos sentidos y cuyos resultados sólo en parte podemos contemplar. En este contexto de análisis detallado, se presta en nuestra opinión menor atención al modelo que representaba para la decoración de la capilla mayor el conjunto de pinturas murales anterior al incendio de 1469, mientras que los antecedentes italianos que se señalan para la obra valenciana lo son sólo en un sentido genérico y las semejanzas a veces apuntan a empresas artísticas algo más tardías. La influencia decisiva del cardenal Rodrigo Borja en la llegada de los pintores queda, en cambio, bien clara a través de los libros de obra de la catedral de Valencia, sin que ello menoscabe la iniciativa y el interés que el cabildo y los regidores de Valencia tenían en renovar la decoración de la capilla mayor de la seo desde que el fuego la destruyera y unos y otros apelaran a la mediación del prelado valenciano en la corte pontificia.

La puesta en claro, en la medida que lo consienten las fuentes disponibles, de la biografía de Paolo da San Leocadio (1447-1520), sobre todo desde su llegada a Valencia en 1472, y la depuración crítica del catálogo de sus pinturas son logros firmes del autor, si bien el problema de su formación en Italia y el de un eventual viaje de regreso a aquel país entre 1485 y enero de 1490 no quedan definitivamente resueltos, en parte debido a que el análisis del contexto de la pintura italiana del Quattrocento, de la que surge el *Mestre Paolo* con sus modelos, está descompensado respecto del que se ofrece de la pintura hispana coetánea a la actividad de San Leocadio. Probablemente, el eco que este libro tenga en la historiografía de la pintura del primer Renacimiento en Italia propiciará una nueva aproximación a estos problemas con un conocimiento más exhaustivo del ambien-

te de Ferrara (acaso no tanto de Padua) y de la Roma papal de los años centrales del siglo XV, siempre con las limitaciones que imponen las obras conservadas y los lentos avances de la investigación documental en suelo italiano.

Una de las apuestas más rotundas del profesor Company se identifica con la voluntad de deslindar la labor de Pagano y de San Leocadio en los frescos de la capilla mayor de la catedral de Valencia, atribuyendo al segundo la autoría de los ángeles de la bóveda, ahora de nuevo visibles después de la intervención más reciente, y de las partes altas del conjunto de los murales. La figura del pintor mencionado en la documentación como *mestre Riquart*, y que se identificó sin suficiente fundamento con Riccardo Quartararo, queda desvinculada de la pareja Pagano-San Leocadio –no siempre bien avenida– y aminorada con razón en su fugaz presencia valenciana. La evolución, si cabe emplear este término, desde los frescos y la espléndida Virgen del caballero de Montesa (Madrid, Prado) hasta el San Leocadio que firma en Gandia un contrato de servicios pictóricos en condiciones casi exclusivas con la duquesa María Enríquez podría definirse como una “hispanización” de su pintura, si a continuación se explicara convenientemente en qué consistió este proceso y cómo prevaleció incluso frente a la renovación del contacto con la pintura emiliana del segundo Quattrocento (Lorenzo Costa, Francesco Francia, Gian Francesco Mainieri y Amico Aspertini), tan tenue que puede resultar todavía hipotética, aunque también verosímil. Pues la versatilidad y la capacidad de asimilación de Paolo da San Leocadio, que quedan bien acreditadas en el catálogo de su obra, no bastan por sí solas para trazar la deriva que sigue su pintura hacia la Virgen de Gracia de Enguera o el desaparecido retablo mayor de la colegiata de Gandia. Ximo Company se plantea ésta y otras preguntas e intenta darles una respuesta satisfactoria, prudente y razonable, sin pretender que sus conclusiones sean definitivas e inapelables, como a veces lo han querido otros autores.

Por otro lado, la consideración de la historia de la pintura hispánica del siglo XV desde el gótico internacional hasta el pleno Renacimiento de comienzos de la centuria siguiente es extensa, detallada y selectiva: ocupa aproximadamente un tercio de la versión valenciana del libro y trata del largo proceso y de las vicisitudes que condujeron a los artistas hispanos desde los modelos nórdicos a los italianos a partir del estudio de la obra de algunos pintores singulares como Jaime Huguet, Fernando Gallego, Bartolomé Bermejo, Jacomart,

Pedro Berruguete y Juan de Flandes, entre otros. Con ello se ofrece una cartografía de la pintura hispánica en vísperas de la llegada de San Leocadio a Valencia. A propósito no se rehúyen cuestiones espinosas como la actividad de Pedro Berruguete en Urbino o la posibilidad de deslindar las personalidades artísticas de Jacomart y Joan Rexach. Sin embargo, quedan fuera de este libro algunas figuras y problemas que de haberse incluido hubieran convertido la primera parte de esta obra en una verdadera historia de la pintura hispánica del siglo XV desde la perspectiva de la introducción de las formas renacentistas. Entre las cuestiones marginadas habría que señalar la pluralidad y complejidad de las opciones del mecenazgo hispano en la segunda mitad del siglo XV, la articulación del trabajo en el seno de los talleres o la función y propiedad de las imágenes religiosas tanto en retablos como en formatos más adecuados a la devoción personal. Quizá no haga falta mencionar que el tratamiento de tales problemas y de una nómina más amplia de artistas habría constituido por sí solo un empeño formidable y un volumen autónomo, todavía pendiente de escribir desde que en 1989 Fernando Marías sentara las bases de una nueva visión de este período artístico en el excelente libro *El largo siglo XVI. Los usos artísticos del Renacimiento español*. Con todo, las aportaciones referentes al ámbito valenciano de Miguel Falomir en sus libros *La pintura y los pintores en la Valencia del Renacimiento (1472-1620)* (Valencia, 1994) y *Arte en Valencia, 1472-1522* (Valencia, 1996), que incluye el anterior y es el único de los dos citado en la bibliografía de la obra de Company, marcaban un camino distinto del seguido en este trabajo y que el propio autor ya exploró en su ensayo *L'art i els artistes al País Valencià modern (1440-1600): comportaments socials* (Barcelona, 1991).

De aquí deriva también la coherencia que es una de las virtudes de esta sólida investigación. El examen de la bibliografía, de las fuentes documentales, de las obras conservadas y de los problemas que surgen de confrontar unas con otras

son tratados con detenimiento y una actitud escrupulosa para redactar una biografía, distinguir las principales etapas de la pintura de San Leocadio y confeccionar un corpus de obras bien definido. Así el libro tiene una voluntad de convertirse en una monografía clásica sobre el pintor de Reggio Emilia y no sólo por su relación con los modelos reconocidos de este género de la historiografía del arte, sino también por la voluntad de permanecer en el tiempo, que resulta paradójica si se piensa que la ocasión de esta publicación la ha propiciado el "descubrimiento" resonante de las pinturas ocultas durante siglos tras la bóveda barroca de Juan Pérez Castiel en la catedral de Valencia. La fortuna crítica de estos frescos mientras estuvieron visibles y aun de la memoria de San Leocadio es otro aspecto intrigante, al reparar en las escasísimas noticias que viajeros –como el atento Jerónimo Münzer en 1494–, cronistas y entendidos transmitieron de unas y otro hasta que el venerable Roc Chabàs exhumó la documentación referente a la decoración de la capilla mayor de la catedral. Pero el intento de construir una monografía bien trabada a la que puedan acudir los lectores interesados en la pintura de San Leocadio y todos aquellos que quieran compartir la visión del profesor Company sobre los orígenes de la pintura del Renacimiento hispano está declarada en la conclusión del libro: *hem tractat de contribuir amb una oberta invitació a veure una part dels aspectes més significatius de la nostra pintura peninsular. I a veure-ho i exposar-ho en clau crítica* (p. 358). Se deduce también de la honradez con que se han empleado las fuentes y se han puesto a disposición del lector casi todos los elementos de juicio disponibles, salvo error u omisión, para que otros historiadores puedan formar su propia opinión sobre el tema y reconsiderar éstos y otros problemas de la pintura del Renacimiento en el solar hispano y en particular en el País Valenciano.

Amadeo Serra Desfilis  
Universitat de València