

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).