

LA REVISTA ESPAI OBERT: UN PROJECTE CULTURAL EXHAURIT?

Parlar de la desaparició d'una publicació, com *Espai Obert*, no li ha d'agradar a cap persona que tinga un mínim d'interés per projectes culturals com aquest. Malauradament, la revista ha tancat un cicle, deixant al mercat editorial cinc números, que no són molts, però sí els suficients per a poder fer una valoració sobre la seua aportació al món de les publicacions. A la darrera editorial es parlava de la *teoria del coet* per a explicar la desaparició d'aquest producte cultural, indicant que la primera

fase d'impuls ja s'havia tancat i ara era necessari que altres institucions o col·lectius, amb una major capacitat econòmica i burocràtica, agafaren el relleu, si realment els interessava. Estaríem parlant del *Consorti de les Comarques Centrals* o d'una inexistent *Coordinadora de Centres d'Estudis de les Comarques Centrals*. Ens hauríem de preguntar si la desaparició d'*Espai Obert* és conseqüència de la manca de recolzament institucional, de la limitació del voluntarisme del col·lectiu que la publica, de la manca d'interés que els mitjans de comunicació de les Comarques Centrals han mostrat per la revista o de la independència que des d'un principi ha caracteritzat al projecte. Tal vegada, no existeix una única raó que explique perquè el *Col·lectiu Espai Obert* ha decidit no continuar editant la revista i hauríem de fer referència a un conjunt de condicionants.

Des d'un primer moment, *Espai Obert* es va presentar com un projecte que pretenia col·laborar en la vertebració cultural de les Comarques Centrals. Es plantejava que fóra una revista d'assaig i investigació, la qual cosa implicava un esforç per tal de crear un marc de debat i de reflexió sobre temes que podien interessar a la nostra societat i, al capdavall, es pensava en configurar un espai cultural més dinàmic i participatiu. Aquesta era una de les característiques que la podia diferenciar d'altres publicacions. L'altra el configurar-se com un dels primers projectes culturals de les Comarques Centrals.

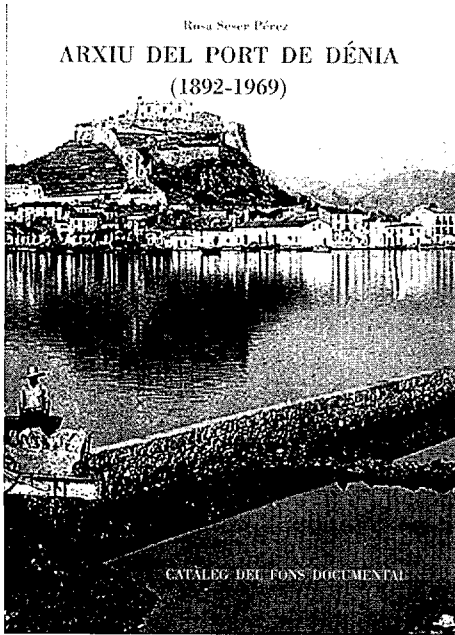
Aquesta vocació supracomarcal de la revista es va plasmar en el seu contingut i el que és més important, tant al consell de redacció com al consell assessor es va integrar a persones representatives del món cultural al conjunt de les Comarques Centrals. Aquesta qüestió es pot considerar com un fet molt important, ja que s'ha desenvolupat una xarxa de relacions amb associacions, col·lectius, centres d'estudis que ens sembla contribuirà a revitalitzar el nostre espai cultural. Una prova evident d'allò que estem comentant foren *Les Jornades de Cultura de les Comarques Centrals Valencianes*, coordinades per Espai Obert i que van comptar amb l'ajuda en l'organització de diferents associacions i col·lectius de les Comarques Centrals. Aquestes jornades es celebraren a l'any 1996 i es convertiren en una excusa per tal que col·lectius i associacions es reuniren per a parlar de cultura o de temes relacionats amb el medi ambient. La principal conclusió a la qual es va arribar va ser que calia treballar en una mateixa línia d'actuació, col·laborant en la realització de projectes comuns i que les relacions que s'havien establert entre els diferents col·lectius a aquestes jornades serviren per a vertebrar culturalment la nostra societat. La diversitat cultural que es va fer palesa a les jornades tenia també la seua plasmació a *Espai Obert*. La revista havia nascut amb la intenció d'obrir-se a la societat i reflectir la pluralitat existent, pensant sempre en sumar esforços i voluntats.

En definitiva, *Espai Obert* s'ha acomiadat de tots nosaltres. Aquesta publicació va nàixer amb moltes dificultats i amb alguns entrebancs inesperats, però amb un gran entusiasme per part d'un col·lectiu de persones que tenien com a principal objectiu col·laborar en la creació d'una revista cultural diferent, sobretot al seu contingut. La seua desaparició no ens pot

dur a pensar que aquest projecte cultural està exhaurit, sinó ben al contrari. Les persones que han dirigit als darrers anys la revista tenen moltes coses que dir i continuaran aportant el seu voluntarisme i les seues idees per tal de desenvolupar el nostre espai cultural comú. Tal vegada, serà necessari que passe el temps perquè es valore el que ha aportat aquesta revista dins del conjunt de les publicacions del País Valencià. El que si resta clar és que *Espai Obert* s'ha convertit en un referent cultural a les Comarques Centrals. Altres institucions podran reprendre aquest projecte o millor dit la seua filosofia, però en tot cas haurem de parlar d'un altre producte cultural.

Considerem, com es diu a l'editorial del núm 4 d'*Espai Obert*, que *caldria pensar en la creació d'un espai comunicatiu comú. La comunicació no és solament facilitada per autovies i carreteres, les quals molt sovint han esdevingut protagonistes de debats i discussions. No és prou, tampoc per crear-lo, ni una ni quatre revistes com aquesta. Compartir aqueix espai vol dir, per exemple, escoltar una mateixa ràdio – nostra-, establir xarxes de contactes entre ensenyants i professionals en general i més coses. Entre elles una coordinació de centres d'estudis i entitats culturals.* Aquest pot ser un punt de partida per a començar a treballar i dirigir els nostres esforços en la mateixa direcció. Al capdavant, la vertebració de les Comarques Centrals també s'ha de fer des d'un àmbit cultural i moltes vegades aquesta qüestió es deixa de banda.

LLUÍS SEVILLA PARRA



ARXIU DEL PORT DE DÉNIA (1892-1969).

Catàleg del fons documental

Autor: Rosa Seser Pérez

Edició: Ajuntament de Dénia, 1999

El 22 de juny es presentava a la ciutat de Dénia un nou llibre de Rosa Seser, la seua incansable arxivera municipal, titulat **Arxiu del Port de Dénia (1892-1969). Catàleg del fons documental**. Rosa Seser ja fa uns quants anys que s'havia plantejat aquest tema, sobre tot en relació al començament de les obres del port. A més a més l'autora és una bona coneixedora dels temes relacionats amb el port de Dénia, ja que en 1988 va publicar en la col·lecció *Arxiu Valencians*, de la Generalitat Valenciana, el *Catálogo del fondo de la Ayudantía de Marina de Dénia y Javea*, un fons que actualment es conserva en l'Arxiu Municipal de Dénia.

Voldria fer tres apartats en el comentari d'aquest treball. En primer lloc pense que cal parlar del port. En efecte, com afirma Sebastià

Garcia, el port és indestriable de la ciutat. La història de la ciutat de Dénia no es pot entendre sense el seu port, un port que ja té dos mil·lennis. En aquest aspecte pense que cal entendre la importància del treball de Rosa Seser, que ja ha publicat dos catàlegs de fons documentals relacionats amb el port. Són dos treballs que es refereixen a l'època contemporània, potser una de les èpoques més interessants del port, encara que no tinga la patena que dona el pas dels anys. Aquests dos treballs, afegits a d'altres publicacions per diferents autors sobre el mateix tema, fan que la història del port de Dénia comence a ésser coneguda. L'exposició sobre el Port de Dénia

"Cent anys & dos mil·lennis", és una bona mostra del que diem. A més a més la importància de l'arxiu del port de Dénia s'acreeix perquè conserva documentació d'altres ports valencians, ja que durant un determinat període (entre 1916 i 1946) el seu control tècnic es feu des de Dénia: són els ports de Cullera, Gandia, Xàbia, Moraira, Calp, Altea, Benidorm, la Vila Joiosa i Santa Pola.

El segon aspecte que vull comentar és el de l'obra. En efecte, acostumats a veure catàlegs del grans arxius estatals o bé referents a arxius municipals, no és freqüent veure catàlegs d'arxius d'altres institucions públiques o privades. Açò planteja, d'entrada, el problema de realitzar un doble treball: classificar la documentació i al mateix temps realitzar una investigació sobre el funcionament de la institució per tal de preparar el seu organigrama i establir les diferents seccions i series documentals. Evidentment Rosa Seser també ha buscat d'altres treballs de catàlegs i inventaris d'arxius de ports en els quals poder orientar-se, encara que no hi ha gaires publicats, com és el cas dels arxius dels ports de Tarragona i Huelva. Tot açò li ha servit per a aplicar el principi de procedència i realitzar un quadre d'organització orgànic i funcional separant la documentació en nou

grans seccions, que són les que podem veure en el catàleg.

L'autora divideix el quadre orgànic i funcional en nou seccions, com hem dit, que són les següents: gestió portuària, secretaria, personal, comptabilitat, explotació portuària i recaptació, obres portuàries, conservació, impresos i manuscrits. Les dues últimes són unes seccions formals per a incloure els materials impresos i manuscrits. Aquestes seccions són les que bàsicament trobem en totes les institucions públiques i privades, si bé donada la seua diversitat hi ha que analitzar cada cas per veure les peculiaritats pròpies de cadascuna, cosa que, com hem dit, implica un treball previ d' investigació que Rosa Sesar ha realitzat de forma impecable.

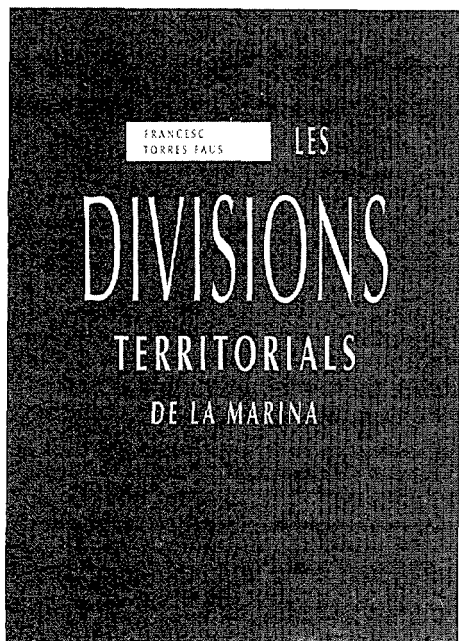
Sobre aquestes seccions bàsiques l'autora ha desenvolupat l'organigrama establint les series documentals, les quals ens mostren al mateix temps com s'estructuraven i s'organitzaren les funcions d'aquesta empresa de gestió portuària i són un bon punt de partida per a futurs treballs d' investigació. El volum de documentació que conserva l' arxiu és important, ja que suposa un total de 1.506 documents, els quals apareixen perfectament descrits i numerats, cosa que facilita la redacció d'un índex alfabètic, onomàstic i per matèries, el qual permet localitzar perfectament la documentació. La publicació va acompanyada d' una sèrie de magnífiques fotografies antigues del port de Dénia. Cal dir també que el llibre com a tal està molt ben editat, amb una curada impressió i una portada molt bonica, cosa que no sempre ocorreix.

En tercer lloc i per acabar parlaré de l'autora, de Rosa Sesar, a la qual conec des de fa un bon grapat d' anys. Pense que és una de les millors professionals que en aquestos moments tenim al País Valencià i,

com va dir el Director General del Llibre i Coordinació Bibliotecària, és una continuadora d' eixe esperit crític que va inaugurar el canonge Roc Chabàs, fill predilecte d'aquesta ciutat, a finals del segle XIX, el qual només pot dur-se endavant consultant les fonts, els arxius, cosa que hom pot fer si aquests no es troben organitzats. Rosa Sesar va realitzar aquest treball entre 1997 i 1998, després de demanar el corresponent permís a la Conselleria d' Obres Públiques i Transports, ja que actualment el port és gestionat per la Generalitat Valenciana.

Com hem dit, no és el primer catàleg que Rosa Sesar publica relacionat amb el port de Dénia, ja que en 1988 va publicar el catàleg del fons de l' Ajudantia de Marina de Dénia i Xàbia. Aquesta nova publicació podem entendre-la com un complement de l' anterior. Sabem també que l' autora està treballant en l' arxiu municipal de Dénia i esperem que aviat aparega el catàleg de la seua documentació. En aquest aspecte cal dir que la ciutat de Dénia és afortunada, ja que ha vist com en poc menys d' una dècada es publicaven tres llibres sobre els seus arxius, a més d'alguns articles, cosa que ens indica que la ciutat exerceix de capital de comarca i ha apostat clarament per la conservació del seu patrimoni documental. Una bona part d'aquest treball s' ha realitzat gràcies a Rosa Sesar i, per tant, voldria acabar el meu comentari felicitant l'autora per aquest excel·lent treball de catalogació, que pense que serà un referent per a futurs treballs d' organització d' arxius portuaris.

Frances Torres Faus



LES DIVISIONS TERRITORIALS DE LA MARINA

Autor: Francesc Torres Faus

Edició: L' Ajuntament de Benissa i
L'Institut de Cultura Juan Gil-Albert,
1998

El treball que presentem, guanyador del XVII Premi d'Investigació «25 d'abril» de la vila de Benissa, recull amb tota minuciositat l'evolució de les divisions territorials que han afectat arran del segle la comarca de la Marina. El doctor Francesc Torres Faus, en un treball de geografia històrica, tal com ell mateix afirma a la introducció, ens explica d'una forma clara i seriosa les divisions territorials, des de les que l'autor anomena divisions forals majors com són les procuracions, governacions i províncies, a les divisions forals menors en les que trobem els termes generals, quarters, corregiments i partits judicials, que poc a poc i al llarg dels segles han anat vertebrant el nostre territori.

Durant l'època foral les divisions territorials majors es corresponen amb les procuracions, governacions i batlies. Des del regnat de Jaume II la Marina queda vinculada el lloctinent del portaveus de general procurador amb seu a Xàtiva igual que a partir de 1363 amb les governacions.

En l'apartat dedicat als termes generals de les ciutats i viles l'autor deixa ben clar el caràcter jurisdiccional d'aquests i la falta de què hui coneixem com a terme municipal en molts llocs. És la divisió territorial que més modificacions ha patit al llarg del temps, estudiada minuciosament en la segona part del treball.

La Marina formà un únic quarter, divisió de caràcter impositiu, en el que quedaren englobats tots els llocs excepte uns pocs que durant el XV pertanyeren al de Gandia per estar sota la senyoria del Duc de Gandia.

La base de l'administració territorial borbònica foren les governacions i els corregiments, el primer de caràcter purament militar i el segon polític. Torres destaca la militarització de tot el país, espacialment a partir de 1708 quan els governadors militars es convertiren també en corregidors en aquells llocs de reialenc, ja que en els de senyoria el nomenament corresponia als senyors. La Marina queda dividida entre les governacions de Dénia i d'Alcoi. Quan en 1804 el marquesat de Dénia revertí a la corona la governació de Dénia quedà convertida en un corregiment. Fins a la divisió provincial i l'aparició dels partits judicials es mantingué aquesta divisió.

Comptem amb una clara exposició del procés de divisió provincial i de com afectaren les distintes propostes a la nostra comarca, la mateixa informació trobem sobre l'evolució dels partits judicials, tal volta el fets que més han modifica el mapa de les relacions a les nostres terres en els últims temps.

A través d'una àmplia introducció en què se'ns explica el règim municipal valencià, l'autor ens acosta a les successives modificacions que ha sofert el mapa de la Marina des del XIV a l'actualitat, tal vegada la part que més pròxima ens resulta és l'evolució dels termes municipals dels distints llocs que conformen la comarca, es veu clarament en el treball que es tracta d'un llarg procés que s'inicia en la conquesta cristiana i que en l'actualitat encara pareix que no està totalment acabat, en el que queda clara la incidència del poblament que van trobar les tropes cristianes en el XIII, l'abundància d'alqueries dependents d'un castell que només tenia un caràcter defensiu i d'una unitat administrativa ha marcat el posterior desenvolupament del fet municipal en àmplies zones del país, i que queda clarament explicat en la Marina, donant pas al que l'autor denomina "minifundisme municipal".

Processos de segregació sorgits de la voluntat senyorial com és el cas de la fundació de la Vila Joiosa i Benidorm, o del desig dels seus habitants com la desmembració del terme general del castell de Calp que donarà lloc als termes municipals de Calp, Teulada i Benissa, del terme general de Dénia sorgiren Setla i Mira-rosa, Ondara, Pedreguer, Gata de Gorgos, Xàbia, Poble Nou de Benitatxell. Problemes de límits entre distintes senyories com el del terme de Pego amb les Valls d'Ebo i Gallinera, Benissa amb la baronia de Xaló, Orba amb les baronies d'Alcanalí i Castell de Castells, Altea amb Polop, Benidorm amb Finestrat i la Vila Joiosa, aquesta amb el terme d'Alacant, de forma que ens anem endinsant a poc a poc en les dificultats que han anat apareixent entre veïns, en moltes ocasions mal solucionats i que en alguns casos encara es mantenen. Finalment trobem els últims canvis produïts en el mapa municipal de la Marina com és

l'intent de segregació del raval de la mar amb el nom de Diana en 1837 o l'aparició en 1994 de l'entitat local menor de la Xara.

Per últim resaltar que es tracta d'un treball de lectura necessària per a qualsevol que s'interessa per la història o geografia política de la nostra comarca, ens ofereix una interessant bibliografia i especialment cal destacar per la seua importància les abundants referències documentals.

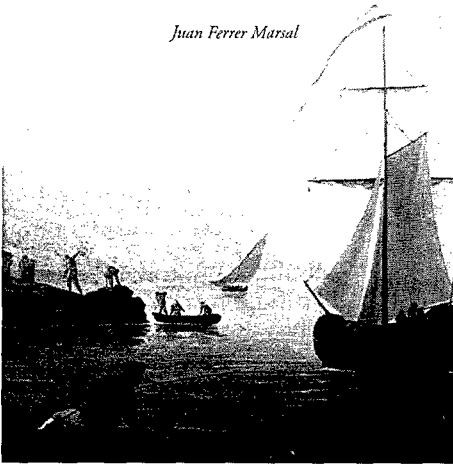
València, setembre de 1999.

JÚLIA CAMPÓN GONZALVO

Las Marinas de Alicante

Ensenadas, castillos y puertos

Juan Ferrer Marsal



LAS MARINAS DE ALICANTE: ENSENADAS, CASTILLOS Y PUERTOS

Juan Ferrer Marsal

403 pàg.; 30 cm.

Generalitat Valenciana. Conselleria
d'Obres Públiques, Urbanisme i
Transports, Àrea d'Estudis i
Documentació, 1998
Col·lecció "Els valencians i el
territori"

El llibre del denier Juan Ferrer Marsal, que tot seguit ressenyem, suposa la segona aportació de l'autor a la història de les infraestructures dels ports comarcals, després del seu "El puerto de Denia: Una ilusión de progreso" publicat l'any 1992. En ambdós casos la seua formació com a enginyer de camins, canals i ports, avesat als projectes portuaris, n'ha determinat totalment la perspectiva i el desenvolupament triats per a tractar el tema.

En l'obra que presentem trobem dues parts ben diferenciades. Una primera que ocuparia els tres primers capítols, té un caràcter d'introducció general als usos portuaris de la comarca, on se segueix un discurs tripartit —a què fa referència el subtítol del llibre—, en què als fondejadors, llocs d'aiguada i ports naturals; succeeixen, des d'època medieval i moderna, les fortificacions de guaita i defensa com a instal·lacions bàsiques; i a aquestes, les obres de senyalització, dragatge, protecció i abríc amb esculleres i molls construïts des del segle XIX fins a l'actualitat.

Al capítol primer, després d'una curta justificació de l'àmbit geogràfic macrocomarcal elegit per al treball —les dues Marines, l'Alta i la Baixa—, aplega els antecedents històrics dels seus fondejadors i embarcadors naturals, així com les seues primeres construccions defensives i de vigia de la costa fins al segle XVIII. En aquest punt, no podem menys que reconèixer els migrats estudis que, des de la Història i l'Arqueologia, s'han realitzat a la comarca sobre el tema. De ben segur, la situació dels fondejadors i llocs d'aiguada tradicionals pot posar-se en relació amb el poblament històric del nostre litoral. El suggeridor llibre d'en Ferrer Marsal, ens assenyala aquesta línia d'estudi i ens presenta algunes hipòtesis interessantíssimes, com ara la que hi trobem sobre el canvi produït en el patró de poblament costaner arran de la conquesta catalanoaragonesa del segle XIII.

El capítol segon, que tracta dels ports naturals des del segle XVIII a la segona meitat del XIX, ens mostra l'espai comarcal, i especialment el port Dénia, en ple procés d'integració econòmica en el capitalisme primerenc. Els nostres ports formen part d'una densa xarxa de cabotatge que comunica les dues Marines —tradicionalment aïllades per via

terrestre—; les quals, a través de la seua connexió amb els ports majors valencians com Alacant, València o Dénia, participen en major o menor mesura en el comerç europeu i mundial. L'obertura dels principals ports estatals al comerç exterior, especialment francès i anglés, obrin el camí a l'especialització en determinats productes agrícoles d'exportació i, en conseqüència, a l'entrada de pràctiques agrícoles noves, i a la llarga, als canvis socials produïts per la bonança econòmica. D'acord amb aquest apogeu del tràfic marítim, i tot seguint les directrius i els principis de la Il·lustració borbònica, se succeeixen els sondeigs i reconeixements científics dels fondejadors per part dels enginyers i cartògrafs de l'Armada. Sols en el cas de Dénia trobem un capdavanter projecte d'esculleres d'abric, que contrasta amb els diversos projectes de fortificació de la plaça com a única instal·lació portuària.

Ja al segle XIX i de mans dels enginyers civils, s'hi tracen els primers projectes de fars de senyalització per a la costa, i de dragatge, balisament i enllumenat per als ports. Ateses les dificultats de la Hisenda estatal i les limitacions tècniques del moment, moltes de les obres projectades foren oblidades fins a mitjan segle. A banda del cas de Dénia, i en el millor dels casos, els ports naturals arribaren fins a ben entrat el segle XX, sense més instal·lacions que una duana, un espigó per a la càrrega i uns llums d'enfilació.

El capítol tercer fa un repàs genèric a la problemàtica de la construcció de les modernes infraestructures portuàries — especialment dics d'abric i molls —, necessàries per al tràfic comercial provocat per la Revolució Industrial, ja des de mitjan segle XIX. Els nous vaixells de bucs de ferro, sovint de propulsió a vapor i gran capacitat de càrrega, obligaren a projectar els primers ports construïts per a protegir

els vaixells i facilitar els transbordaments.

Malgrat tots els entrebancs i les dificultats per a portar avant aquests projectes, hi podem constatar la modernització i el desenvolupament en paral·lel, de la societat comarcal i de les obres públiques impulsades pel canvi en els usos portuaris. Quan per fi veiem iniciades les obres dels nostres ports és quan el comerç marítim, tant el de la pansa com el de cabotatge, està en franc declivi i és desplaçat com a activitat dominant per la pesca. Des dels anys seixanta apareixen amb força creixent l'ús turístic i els esports nàutics, mentre que el tràfic comercial sols es reanimarà més recentment amb la concessió de la línia Dénia - Eivissa de mercaderies i passatgers.

A la segona part, que aniria des del capítol quart al desé, es repassa monogràficament el desenvolupament, ús i construcció històrica dels diversos ports comarcals actuals: Dénia, Xàbia, Moraira - Teulada, Calp, Altea, Benidorm i la Vila Joiosa. En el recorregut històric, destaquem el pas des de la multiplicitat de fondejadors tradicionals fins a la constitució dels espais portuaris que coneixem, que busquen la situació òptima per als vaixells i per a les activitats que ara hi predominen, la turística i la pesquera.

Ja al segle XX, les vicissituds dels nostres ports han anat sempre subjectes a les diverses polítiques que les administracions amb competències han portat a terme: des dels intents municipals al port de Dénia de primeries de segle, fins a les actuacions del *Grupo de Puertos de Denia* o les més recents polítiques de desenvolupament portuari de la Generalitat Valenciana, que finalment han conclòs les inacabables obres del port denier i que han potenciat la formació a la zona d'una xarxa

de ports esportius i pesquers.

“Las Marinas de Alicante”, aporta una ingent quantitat de fonts escrites, material cartogràfic i memòria gràfica, que dóna informació valuosíssima, però mancada, en alguns casos, d’uns peus explicatius més extensos que ajuden al lector a relacionar i integrar les il·lustracions amb el text. També hi trobem a faltar un glossari tècnic, ni que fos breu, que fes més entenedor i planer el contingut al·lèc en enginyeria. No sempre és òbvia per a tothom la diferència entre una escullera, un dic d’abric o un moll de càrrega.

El llibre tracta de dues comarques valencianoparlants —malgrat el turisme i la immigració recents—, i tanmateix, la toponímia local apareix transcrita amb grafies diverses i arcaiques, fins i tot en castellà, com ara “els bañs”, “playa del mojó”, “Mascarát”, la “Chechina”, cap “Negrét”, etc.

En aquesta obra apreciable, tant per als encuriosits per la comarca com per als estudiosos del fet portuari, l’enginyer Juan Ferrer —com ja constatava el títol de la dedicada al port de Dénia—, fa una autèntica professió de fe en el progrés induït pels ports. Tanmateix, i sense restar importància al seu discurs, no trobem enlloc una referència breu —que trobaríem justificada—, a la interrelació entre ports i medi litoral. És aquest darrer el recurs natural més important des del punt de vista turístic, i per tant, resulta fonamental per a l’economia i el benestar de les Marines. Caldria reflexionar col·lectivament sobre la necessitat d’una política de costes que compatibilitze els usos i el desenvolupament portuari, amb la preservació del litoral. Es tracta d’un problema ben viu al nostre entorn; enguany mateix, la proposta de construcció d’un port esportiu al muntanyar de Xàbia ha provocat

polèmiques enceses i, de moment, la paralització del projecte.

La visió d’un enginyer experimentat i amb interès per la divulgació com el denier Juan Ferrer Marsal, hauria estat un referent autoritzat que hauria aportat al debat, dades noves i criteris per analitzar quin model de desenvolupament desitgem per al nostre territori.

Ferran Naya Alemany