

EL PUERTO DE DENIA

SITUACIÓN GENERAL Y EMPLAZAMIENTO

Al N. de la Provincia de Alicante, se extiende la comarca de la *Marina*, de fisonomía peculiar. Está constituida por las sierras llamadas, en general, montañas de la Marina, que hacia el interior enlazan con las estribaciones orientales y meridionales de la serranía alcoyana y en la costa se precipitan hacia el mar hasta el cabo de La Nao¹, donde alternan las sierras que llegan hasta el mar, en ásperos cantiles y pequeñas calas, con los piedemonte cuaternarios abiertos en playas.

En el límite septentrional de esta comarca, al N. del cabo de San Antonio, y al pie del monte Montgó, está situada la ciudad de Denia, al abrigo de un pequeño cerro coronado por un castillo. Pertenece desde 1964 a la provincia marítima de Alicante. Es cabeza de distrito marítimo, cuyos límites se extienden desde el Molinell, en el N., hasta el cabo de La Nao, en el S.

El llano de Denia, antiguo marquesado del mismo nombre, tiene excelentes secanos con cultivos de vides, almendros y algarrobos, y gracias al riego de pozos adquieren cada vez mayor extensión los naranjales.

La densidad de población es de 150 h./Km², con ligera tendencia al aumento. Hay numerosas casas dispersas, varios núcleos pequeños y Denia con 8.300 habitantes.

El clima es de veranos cálidos (agosto, 26°) e inviernos muy suaves (enero, 12'4°) y las precipitaciones rebasan un poco los 500 mm.²

¹ LÓPEZ GÓMEZ, J.: *El puerto de Alicante*, Est. Geogr., agosto 1955, pp. 511-12.

² LÓPEZ GÓMEZ, A.: *La región valenciana*, en Geografía de España y Portugal, dirigida por M. DE TERÁN, t. IV-2.º, pp. 413-14.

DENIA Y SU PUERTO EN EL PASADO

Tradicionalmente se ha identificado Denia con una fundación de los griegos focenses, Hemeroscopeion, hoy discutida hasta en su nombre. Los resultados obtenidos por la Arqueología no han revelado la existencia de poblamiento griego³; sí, en cambio, han aparecido algunos núcleos ibéricos; el más conocido de ellos es el del "Coll de Pous" en el Montgó⁴. De la ciudad romana, Dianium, quedan restos de construcciones y diversas lápidas, algunas muy interesantes⁵. Fue una ciudad de relativa importancia, su emplazamiento nos hace pensar que fácilmente podía prosperar una ciudad con fértiles llanos en el interior y un pequeño puerto natural a sus pies, apto para resguardar pequeñas naves de los temporales del golfo.

Estrabón dice que Sertorio se sirvió de ella como puerto y campamento de aprovisionamiento⁶. Según Cicerón en Dianium desembarcaron los embajadores de Mitrídates, pues era puerto enemigo de los romanos⁷, y también que después de la muerte de Sertorio, sus aliados de Dianium huyeron a Sicilia⁸.

Según Escolano, en la época visigoda, Denia fue sede episcopal, y así aparecen las firmas de algunos de sus obispos en distintos Concilios.

Durante la época musulmana es sabido que Denia fue cabeza de una importante Taifa. Mujahid es el primer gobernador eslavo que se declaró independiente de Córdoba, en el año 1010⁹, y también el primero que sin depender del Califa acuñó moneda en el año 1011 en la ceca de Iluta, población que se identifica con la actual Elda¹⁰.

El Emir de Zaragoza, Al-Moctadir, se apoderó de Denia en 1076, y cinco años después, al morir, dio a su hijo menor, Al-Mondhir, el reino de Denia con Tortosa y Lérida. Su vida fue una continua guerra: atacado por todos lados a todos hizo frente ya fuera el rey de Zaragoza, ya el Cid, Al-Kadir de Valencia o Alfonso VI de Castilla. Muere en el año 1091, dejando un hijo de corta edad llamado Soleimán¹¹.

Con la llegada de los almorávides, Aben-Aixa ocupó la ciudad de Denia sin gran dificultad ni derramamiento de sangre.

³ Vid. la tesis doctoral de Gabriela Martín sobre las colonizaciones en esta comarca.

⁴ Sobre el nombre ibérico Diniu, vid. el trabajo de E. PLA, que aparecerá en esta misma Revista (próximo número).

⁵ TARRADELL, M., y SANCHIS GUARNER, M.: *Història del País Valencià*, Barcelona, 1965, pp. 140-141.

⁶ ESTRABÓN, 159. Vid. *Fontes Hispaniae Antiquae*, vol. VI, p. 70.

⁷ CICERÓN: *Verrinas*, I, 87.

⁸ *Id.*, V, 146 y 154.

⁹ TARRADELL, M., y SANCHIS GUARNER, M., *op. cit.*

¹⁰ MATHEU Y LLOPIS, F.: *Consideraciones sobre nuestra Reconquista*, Hispania, XI, 1951.

¹¹ CHABÁS, P. Roque: *Historia de la ciudad de Denia*, 2 vols., Denia, 1874, p. 212.

Parece que la importancia de Denia en esta época se debe, al igual que en las anteriores, a su posición y al comercio que le proporcionaba su puerto. El geógrafo árabe Al-Idrisí¹² encarece mucho su importancia y dice que desde allí salían embarcaciones para los puntos más remotos de Levante. Atestigua también que es la base para las armadas que salen en tiempo de guerra en busca del enemigo, con un arsenal donde se construían muchos navíos. Denia era una ciudad populosa, coronada por el castillo o alcazaba, prácticamente inexpugnable, que domina los alrededores.

Fue conquistada en tiempos de Jaime I por Don Pedro Eximen de En Carroz el 11 de mayo de 1244.

El 8 de marzo de 1431 el Infante Don Juan de Aragón y rey de Navarra hizo donación de las villas de Denia y Ayora y del lugar de Jávea a Don Diego Gómez de Sandoval, estando presente el rey Don Alfonso V de Aragón, quien aprobó y confirmó esta donación.

Denia fue cabeza de condado y posteriormente se le dio el rango de marquesado bajo el patronazgo continuado de la familia Sandoval. Entre los marqueses de Denia hay que señalar al quinto de este título, Don Francisco Gómez de Sandoval y Rojas, duque de Lerma y célebre privado de Felipe III, y a su hijo Don Cristóbal de Sandoval, duque de Uceda.

En 1520, cuando se produjo el levantamiento de las Germanías, Don Diego Hurtado de Mendoza, virrey de Valencia, se refugió en Denia con toda su corte, trasladándose asimismo a esta ciudad la Real Audiencia.

El 25 de julio de 1599, llegó el rey Felipe III con su nueva esposa Doña Margarita de Austria y Grandes Títulos de toda Europa, permaneciendo un mes en esta ciudad en casa del Privado. Como es natural, con ocasión de la estancia del rey, hubo grandes fiestas en mar y tierra. Lope de Vega compuso un poema en alabanza de estas fiestas, describiendo las justas que se celebraron y los paladines que compitieron.

Durante el año 1609 hubo en el puerto una especial actividad con la cuestión de los moriscos. El Marqués de Sta. Cruz trajo las 17 galeras que tenía en Nápoles, y desde aquí, y con la ayuda de 10 navíos mercantes, salió el primer convoy con moriscos rumbo a Orán, donde debía recibirlos su gobernador y hacerles pasar a territorio extranjero.

Fueron varias las expediciones: en la primera embarcaron los campesinos de la huerta de Gandía, 5.339 personas en total, y en 29 navíos mercantes 4.587 de los pueblos de la comarca: Vergel, Gata, Pedreguer, Ondara, Mirafior, Setla, Mirarrosa, Potrías y también de Cárcer; y en sucesivos embarques salieron hasta 21.471 personas¹³.

En 1612, Felipe III le concedió el título de CIUDAD.

¹² AL-IDRISI-ABU-ABDALLAH: *Descripción de Africa y España*, texto francés por R. Dozy y M. George, Leyden, 1866.

¹³ LAPEYRE, H.: *Geographie de l'Espagne morisque*, S. E. V. P. E. N., 1957, pp. 52-62.

En la guerra de Sucesión fue la primera ciudad de la Corona de Aragón que proclamó rey al Archiduque Carlos. Como consecuencia de ello, fue atacada y sitiada, y el 17 de noviembre de 1708 se rendía ante las tropas de Felipe V. El término quedó devastado; se expatriaron casi todos sus habitantes, cuyos bienes fueron confiscados, y la ciudad quedó medio destruida. Seis meses después de concluida la guerra contaba Denia solamente con 144 vecinos.

A partir de 1730 empieza a resurgir la ciudad y los negocios van tomando incremento con el establecimiento de distintas casas de comercio. Cavanilles, a finales de siglo, nos dice que la ciudad de Denia, "famosa en tiempos de romanos y moros (está), reducida hoy día a 400 vecinos y otros 100 en el arrabal"¹⁴, lo cual significa que sus habitantes pasan ya de dos mil. Se habían establecido fuertes casas de comercio, francesas casi todas, las cuales ayudaron mucho al desarrollo de la riqueza de este país.

En 1804 queda extinguido su Marquesado al declarar Carlos IV incorporados la ciudad de Denia y su puerto a la Corona.

EL PUERTO

Aparte de las referencias ocasionales que hemos visto en el apartado anterior, la primera relación del puerto, de cierta amplitud, es la de Martín de Viciana¹⁵, aunque algo confusa; Escolano la utiliza y aclara, por lo cual es ésta la que se incluye aquí¹⁶. "Su entrada, se toma por una canal rodeada de secos: y así está como cerrado con llave de noche y día, y no se puede embocar por ella que no se ponga la mira en una torre del muro viejo, que responde a cierta peña bermeja, que se descubre sobre la ermita que llaman de Santa Paula; y por tanto, necesita de piloto plático y bien mirado para no correr riesgo el navío, y abrirse en los secos. Surgido una vez dentro, es puerto muy seguro; porque cuando el agua de la tormenta corre azia tierra, no puede dar la vuelta por la canal, y así toma los navíos por proa y las xarcias no reciben pesadumbre alguna. La seguridad contra los enemigos viene también del castillo vecino, que le ampara con su mucha artillería."

De la descripción anterior sacamos como conclusiones: que el puerto es prácticamente igual al actual, aunque no se hubieran hecho aún las obras modernas; es considerado como bueno y seguro, pero de entrada difícil, que exigía práctico, ya que fundamentalmente estaba constituido por un canal entre dos bajíos y la enfilación exigida para poder llegar al interior

¹⁴ CAVANILLES, A. J.: *Observaciones sobre la Historia natural, Geografía ... de Valencia*, 2 vols., Madrid, 1795-1797, 2.ª edic. Zaragoza, 1958.

¹⁵ VICIANA, M. de: *Crónica de Valencia y su Reino*, Lib. II, Valencia, 1564, p. 145. Existe otra edición publicada por la Sociedad Valenciana de Bibliófilos. Valencia, 1881.

¹⁶ ESCOLANO: *Décadas...*, I, Libro VI, cap. 16.

del puerto es la misma según Viciano, Escolano, Madoz, en 1848, e incluso, la que usan hoy los pescadores.

El P. Francisco Diago¹⁷, en los Anales de Valencia, habla de un canal que ceñía totalmente el monte y la ciudad; es ésta la primera de una serie de referencias sobre la existencia de este canal o puerto interior. Por no haber podido consultar la obra de Jerónimo Muñoz que cita el P. Diago, no se puede saber dónde tuvo origen esta versión, si en una realidad entonces actual, o en la imaginación de algún autor, que luego todos copian, fundada simplemente en una serie de "rastros" consistentes en argollas. Sea lo que fuere, ahora es totalmente imposible saber lo que de ello hubo; solamente se puede decir que la tradición de este canal interior es constante y que aparte de los textos, que luego veremos, hay una xilografía de 1848, firmada por Vilaplana, y que resulta muy real en otros detalles, en la cual aparece este canal de una forma clara. No obstante, sabemos por Cavanilles que: "las torres principalmente la llamada de En Carrús, o Carrós, solamente conservan parte del suelo que ocuparon, más distante al parecer del mar que lo estuvieron en otros siglos: fundan esta conjetura los vestigios de la antigua dársena..., la cual dársena está mucho más separada del mar que la citada torre; y si en otro tiempo abrigaba buques hoy terraplenada sostiene algarrobos, almendros y sembrados"¹⁸.

Si Cavanilles, por tanto, a finales del siglo XVIII, después de hacer referencia a esta "conjetura", nos dice que el canal está terraplenado y sostiene algarrobos y almendros, la xilografía solamente puede hacer referencia a una tradición, no a una realidad.

A este antiguo canal hacen referencia, con mayor o menor número de detalles, Madoz¹⁹, el P. Roque Chabás²⁰ y Teodoro Llorente²¹.

Excepto Escolano, que considera bueno al puerto, los autores siguientes coinciden en que sus condiciones son más bien deficientes.

En 1780 se hizo un reconocimiento y se levantaron planos, según Chabás²², pero nada en definitiva.

Cavanilles dice que el puerto "es de poca capacidad e incómodo por las rocas que casi a flor del agua corren en arco de media legua, dexando una sola abertura o canal por donde entran y salen las embarcaciones.

¹⁷ "Por la parte de tramontana, poniente y mediodía se cavó un grande foso, que ciñendo el monte (castillo) y la ciudad de Dianio, iba a parar por una y otra parte al mar, y recibía sus aguas hasta llenarse de ellas. Su rastro se descubre aún, y Jerónimo Muñoz lo confiesa de plano, y aún añade que llegaba entonces el mar hasta los muros orientales de esta población, y que más allá del puerto que vemos ahora, causaba otro diferente, que de años atrás está enrunado entre dos torres que lo guardaban."

¹⁸ CAVANILLES: *Op. cit.*, Vol. II, p. 270.

¹⁹ MADOZ, P.: *Diccionario geográfico*. Madrid, 1848, tomo VII, pp. 374-75.

²⁰ CHABÁS: *Op. cit.*, p. 69.

²¹ LLORENTE, T.: *España, sus monumentos y artes, su naturaleza e historia, Valencia*, t. II, p. 827.

²² CHABÁS: *Op. cit.*, p. 288.

Sería de suma utilidad si se habilitase con obras hidráulicas, por no haber puertos en la costa del Reyno hasta entrar en el Principado de Cataluña; porque Peñíscola, Benicasim y Cullera sólo prestan abrigo a buques muy pequeños”²³.

Madoz da una descripción copiada de Tofiño²⁴ y luego añade una pequeña historia del puerto y se lamenta de su estado actual. A partir de este momento las quejas por tal motivo se convierten en informes y reclamaciones que no darán resultado hasta principios de este siglo. Así, Madoz nos dice que, aparte del informe de Tofiño de San Miguel, hay otro del Ayuntamiento, remitido al Gobierno en 1846, sin resultado práctico alguno²⁵.

En 1802 había visitado Denia Don José Jáudenes, Intendente de Mallorca, quien consiguió que Godoy dispusiera que el piloto de altura, Don Matías Coll y Aravitg, reconociese detenidamente el puerto. El informe de éste considera “la situación de las más ventajosas, porque todos los buques sorprendidos por una tormenta en el golfo... no tienen más refugio seguro que Denia... en la inteligencia que aun en el estado de abandono en que se halla, este puerto es el único refugio y salvamento de infinidad de barcos todos los años, que si se mejorase y pusiese una linterna lo sería para toda especie de bastimentos”. Este dictamen dio lugar a la Real Orden de 8 de enero de 1804, por la que se incorporaba Denia a la Corona, y se ordenó la limpia del puerto, abonando para ello el duque de Medinaceli seis mil libras valencianas, y que después se tratase de los medios para las obras necesarias. La Real Orden no se cumplió, y las reiteradas quejas producen el efecto de una nueva Real Orden en 10 de junio de 1809, por la que se manda llevar a efecto la primera. Se vuelve a insistir una y otra vez, y lo único que se consigue por fin es otra nueva Real Orden en 1849, fruto de la queja del Ayuntamiento citada por Madoz. Esta tercera Real Orden ya manda que las obras deberán llevarse a cabo de acuerdo con el proyecto formulado por el ingeniero Don Agustín del Coso y Berecibar, pero en vano también una cuarta Real Orden, en 23 de diciembre de 1852, se añade a las anteriores. Por ella se declara de refugio el puerto de Denia. Finalmente, en 1862 llega a subastarse las obras, pero la desconfianza que inspiraba el tesoro durante la época de la revolución hizo que no hubiera postor²⁶.

Por Ley de 6 de julio de 1882 fue incluido este puerto entre los de interés general de segundo orden, y más tarde, el 4 de septiembre de 1892 una nueva Ley lo reducía a la categoría de interés local a cargo del Municipio. Este fue el comienzo real del nuevo puerto, pues el Municipio otorgó a un

²³ CAVANILLES: *op. cit.*, p. 270.

²⁴ TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V.: *Costas de España*, Madrid, 1787.

²⁵ MADUZ: *op. cit.*, t. II, p. 375.

²⁶ Estos datos han sido tomados de una nueva memoria que redacta en 1867 el asesor de Marina de la ciudad, D. Tomás Solanich.

particular su concesión durante ochenta años con obligación de realizar las obras necesarias. Volvió a tomar el Estado cartas en el asunto y organizó la Junta de Obras del Puerto que se encargó de continuar la construcción. Empezó ésta en 1902 y se llevó a cabo, sin tener en cuenta ampliaciones posteriores, en el plazo de unos diez años; fue realizada por una Compañía de la que figuraba como Presidente D. Valeriano Weyler, director-gerente el Marqués de Campo y secretario B. Ruiz Aguilar.

A partir de 1918 y hasta 1936, en varias etapas, se procedió a la prolongación del dique Norte sobre el placer de "El Caballo", a consecuencia de un calamitoso naufragio en el que se vieron afectadas diversas embarcaciones y murieron veinte marineros. Esta prolongación rebasa el bajo de "El Caballo", con lo cual en tiempo de tormenta las olas no pueden empujar las naves una vez han entrado en el canal.

A partir del año 1955 se efectuó un dragado del canal en la parte de acceso y junto al muelle comercial de atraque. Se volaron las rocas, en parte, que interceptaban la entrada del canal, y se dragó parcialmente la zona Sur del muelle pesquero.

EL PUERTO ACTUAL

Emplazamiento.—El puerto está emplazado en la mitad norte de una pequeña bahía que se extiende al abrigo del montículo que domina la ciudad, y llega hasta la punta de San Nicolás en dirección SE. La costa es más bien recta, y el puerto se ha construido abrigando un pequeño canal natural formado entre los bajos de "El Caballo" y "La Androna". Tiene forma de embudo, con la parte más ancha en la línea de costa donde las dos escolleras que lo forman distan más de un kilómetro; luego se van acercando sobre los bajos hasta el canal, donde forman una especie de parapeto que lo protege, especialmente el dique Norte que corre más de medio kilómetro hacia alta mar, para cortar las corrientes producidas por las tormentas procedentes del norte²⁷ (Lám. I).

Escolleras.—La escollera o dique Norte arranca de la Punta del Raset, y después de describir una curva de 375 m. de radio corre en dirección ESE., con una longitud total de 800 m., y luego forma ángulo hacia el NE., extendiéndose en 632 m., y termina en un morro circular, en cuyo centro existe una luz²⁸.

La escollera o dique Sur arranca del camino llamado "Azagador", se

²⁷ Como obra base para la redacción de este capítulo se ha utilizado el *Derrotero de las costas del Mediterráneo*, Inst. Hidrográfico de la Marina, Cádiz, 1956, corregido y ampliado con los datos proporcionados por el Práctico del puerto de Denia.

²⁸ El temporal ha causado averías en este dique, en una extensión aproximada de 80 metros, a partir del extremo; el derrumbamiento ha quedado formando escollera sumergida.

extiende en ángulo 810 m. hacia el NNE. y por último tuerce 200 m. en dirección SE. (Lám. II).

Muelles.—En el ángulo NW. del puerto hay un terraplén que sirve, entre otras cosas, de varadero de pequeñas embarcaciones de pesca, mediante una rampa constituida en la unión con el dique Norte. Hacia la mitad de este terraplén había un varadero para embarcaciones de hasta unas 200 toneladas y eslora máxima de 40 metros, con calados de unos 2'25 metros; pero actualmente no está en servicio, pues las sondas en sus proximidades no llegan a un metro.

La parte W. de este terraplén se llama "muelle de España", y sólo es accesible a las embarcaciones menores, que se acoderan a él.

Siguiendo la línea de costa para el Sur se encuentra el muelle "del Raset", con fondo muy somero, sólo accesible a las embarcaciones menores y pequeños pesqueros.

Le sigue el "muelle de Costa" o "Pesquero", formado por dos alineaciones en ángulo muy obtuso; la primera tiene 70 metros de longitud y calado de 1'4 metros toda ella, y la segunda tiene unos 440 metros y dirección NW.-SE.; del centro de esta última avanza en unos 30 metros el "muelle Nuevo", con 63 metros de frente.

En el muelle "de Costa" o "Pesquero" se sondan 3 m. en un canal que tiene 25 m. de ancho junto al "Martillo" o "muelle Nuevo" y disminuye hasta 10 m., que es su anchura entre la Lonja y la rampa varadero que hay al final. Frente al "muelle Nuevo" el canal tiene una anchura de 30 m. en su extremo norte y 56 m. en su extremo sur. Se sondan 5 metros.

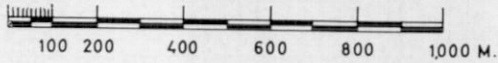
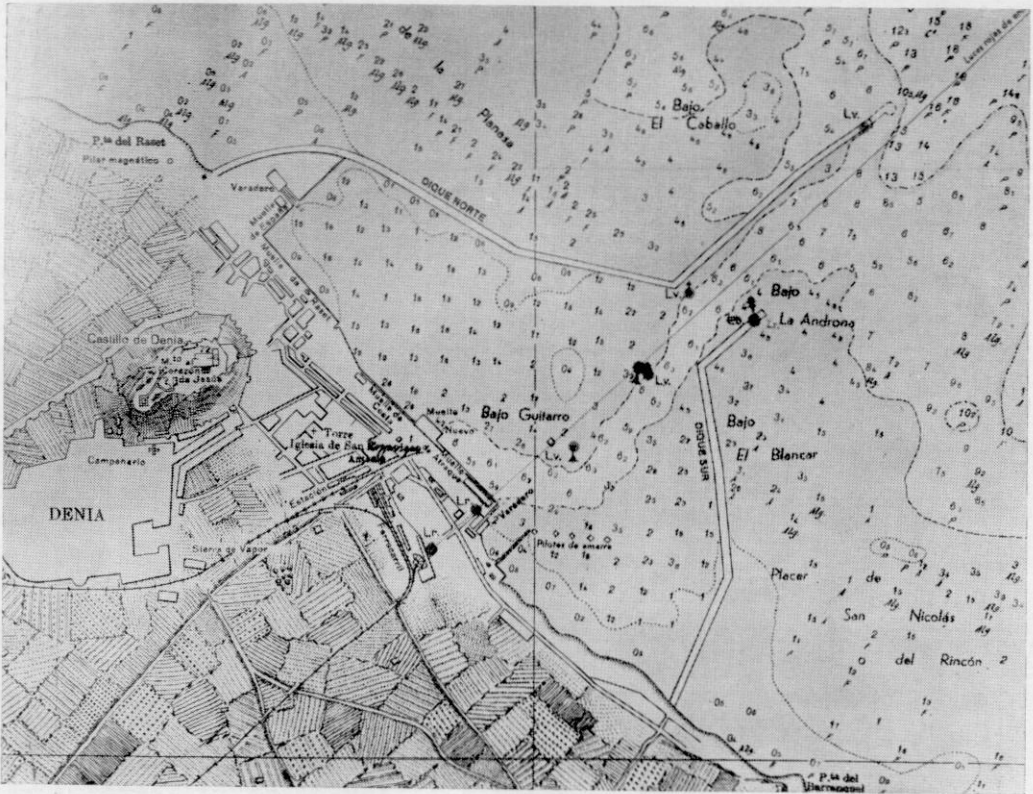
La anchura del canal frente al "muelle Comercial" o de atraque es de 90 m. a 125 m., según los lugares, con sondas de 6 metros.

Desde el SE. del "muelle Comercial" hay cuatro pilares, a los que amarran de popa los buques; adosado a aquél un varadero para embarcaciones de pesca que no excedan de 50 toneladas de registro bruto. Junto a este varadero hay otro en construcción para embarcaciones de hasta 27 metros de eslora y que no excedan de 100 toneladas de peso. Existen asimismo, más al S., restos de una antigua escollera, de la que sólo velan algunas puntas.

En general, hay que decir que la eslora de los buques que entren no puede pasar de 80 metros y no hay lugar para más de cuatro buques amarrados.

Sondas.—El puerto es poco profundo; solamente hay dragado un canal de acceso desde la bocana hasta el fondeadero de los pilares de acoderamiento, con fondo de 6 metros. Entre la boya y la baliza de dentro hay una barra de algas, con sondas de 5 metros. Este canal es la prolongación, un poco hacia el Sur de la enfilación de entrada, de los dos veriles exteriores de 5 metros. Los veriles del canal de acceso, al llegar al fondeadero citado, convergen hacia el canto Sur del "muelle Nuevo", pero el fondo del canal

LÁMINA I



Puerto de Denia (según el Inst. Hidr. Marina).

LÁMINA II

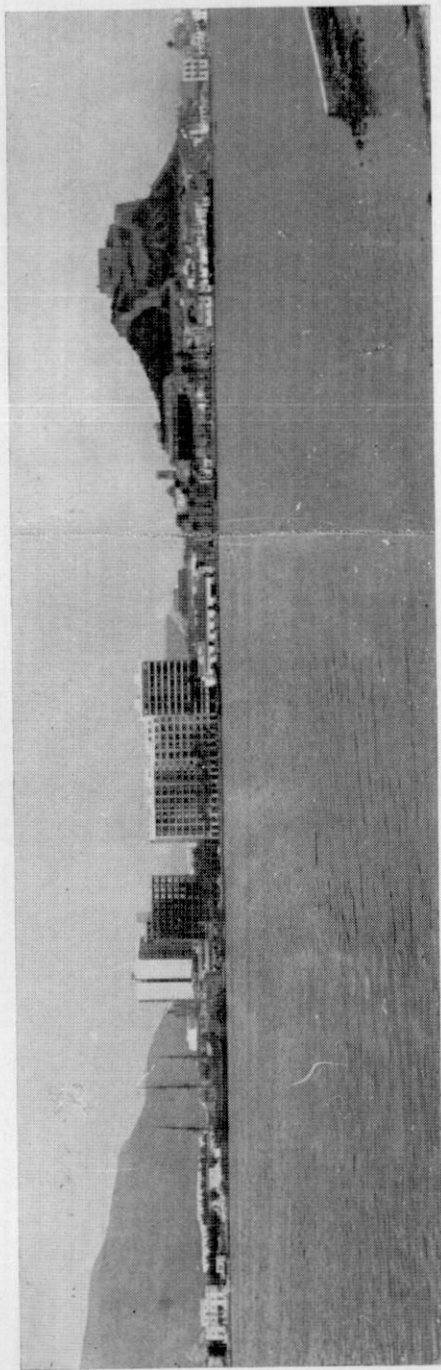


Fig. 1.—Denia vista desde la escollera Norte.



Fig. 2.—Panorámica del puerto desde el Castillo.

LÁMINA III

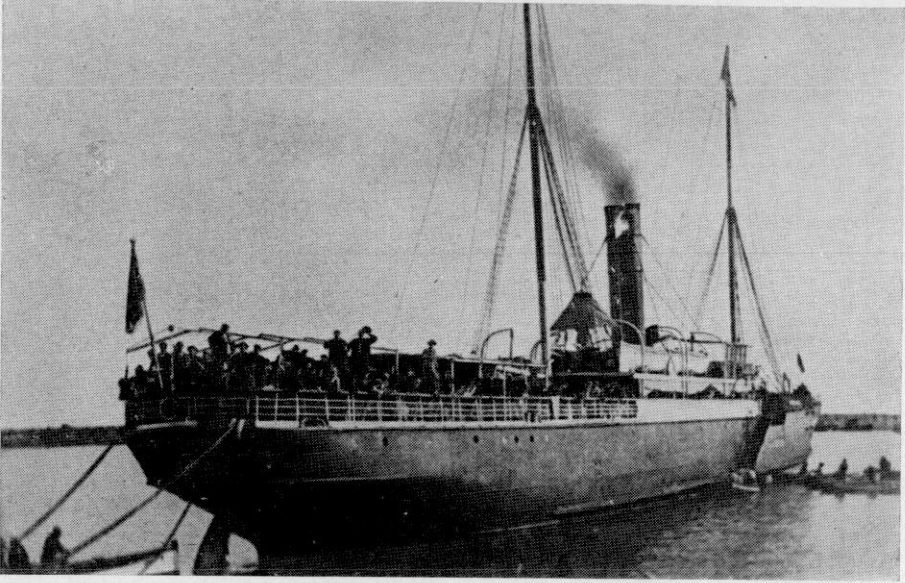


Fig. 1.—El vapor "Argelia", de la línea de pasajeros a Argel.

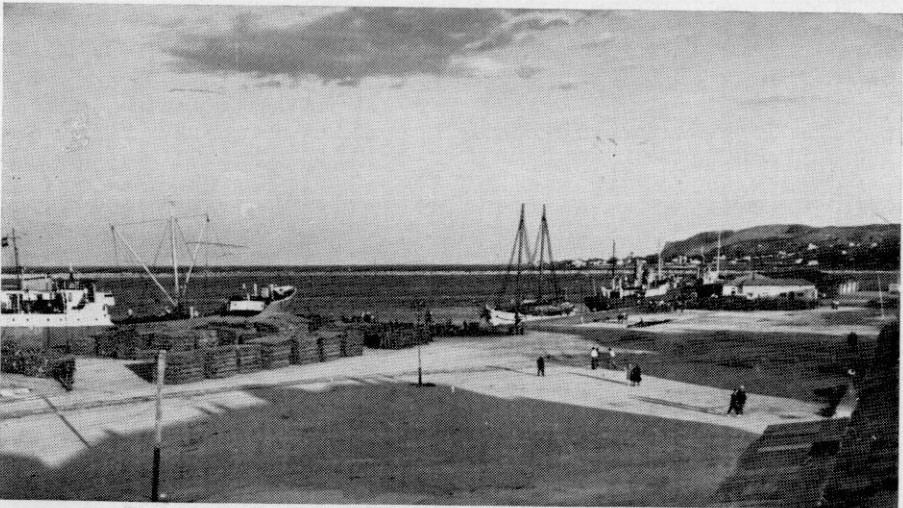


Fig. 2.—Descarga de madera.

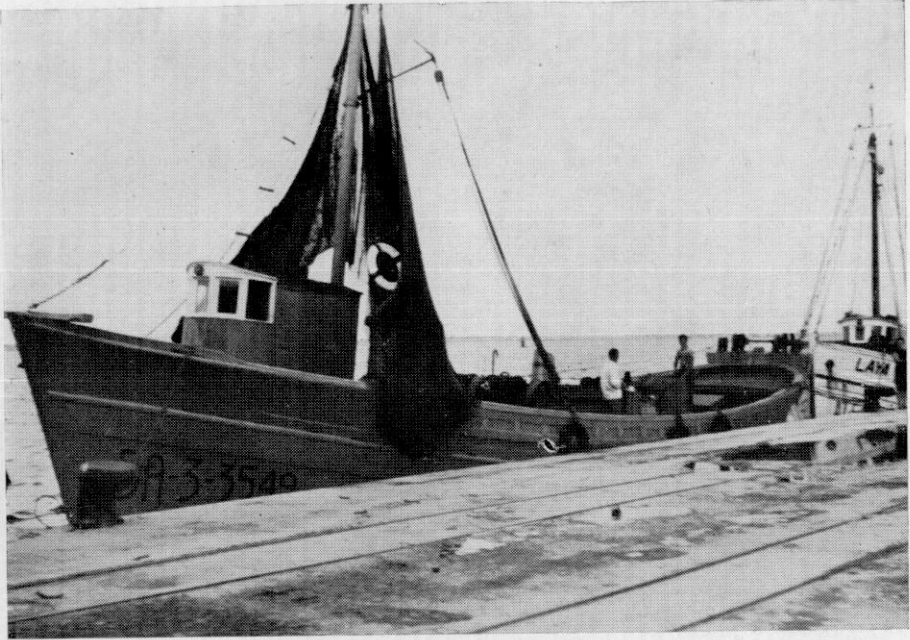


Fig. 1.—Un "bou".



Fig. 2.—El puerto de Denia sirve de escenario para el rodaje de películas de época.

en este trozo es solamente de 6 metros. El resto de su dársena en la parte Norte es en casi su totalidad inaccesible para buques de algún porte, su fondo es irregular y no excede de 2 metros. En la parte Sur, llamada "la Caldera", están los muertos de amarre que utilizan las barcas de pesca en los días de mal tiempo. La sonda en "la Caldera" es de 2 a 3 metros.

Corrientes y vientos.—Las corrientes no son fijas, dependiendo de los vientos reinantes. En los grandes temporales se forma una corriente del Este, que tiene una intensidad horaria de hasta dos millas, sobre todo con temporales del primer cuadrante, es la que vacía el golfo de Valencia, produciendo un efecto de acumulación de aguas; el flujo y reflujo tiene desniveles muy notables para el Mediterráneo, que alcanzan desde la bajamar escorada diferencias de hasta un metro²⁹.

Vientos dominantes en la región:

- Temporales del primer cuadrante, de octubre a marzo.
- Temporales del cuarto cuadrante, de diciembre a enero.
- Levantes, de enero a marzo.
- En general, a lo largo del año predominan levantes y ponientes.

Vientos locales:

a) Buen tiempo: de madrugada "Oratge" (terral), flojo; por la mañana, ventolinas del NE.: "Greal"; de mediodía a la puesta del sol: "Xalòc" (del SE.) o "Lleveig" (del SW.).

b) Temporal:

1. Vientos del N. y NE. Se caracterizan por nubes en cruz en la dirección del viento (es el "Gat" de Ibiza), nivel del agua normal. En Denia se cubre el Montgó de nubes, y el sol aparece velado ("enfosquit"). Estos temporales se producen de octubre a marzo, y soplan a veces con fuerza rompiendo los bajos de "El Caballo" y "La Androna".

2. El "Mistral" es viento del NW.; se caracteriza por barómetro alto, termómetro bajo, nivel de agua en el puerto, bajo; cielo despejado y visibilidad grande. Sopla de enero a abril, aproximadamente.

3. "Daval" es viento del SW.; sus características son las contrarias del viento anterior, así tenemos: barómetro bajo, termómetro alto, nivel de agua alto y cielo con nubes que caen del Montgó como si se deslizasen ("penjollones"), con cariz achubascado. La zona de Denia está bastante resguardada de esta clase de vientos que son de invierno.

4. Vientos de poniente: soplan en invierno, cuando en el interior se producen fuertes nevadas o fríos intensos. Su cariz principal es la puesta de sol colorada, y el nivel de agua, en el puerto, bajo. Cuando soplan en verano, son cálidos y secos, como en toda la zona, y se conocen con el nombre de "Ponent".

Instalaciones.—Hay un tinglado de 770 metros cuadrados (70 × 11 m., aproximadamente), emplazado en la parte Sur del muelle Comercial, Lonja

²⁹ *Derrotero de costas*, cap. IV, p. 246.

del pescado, un edificio para teñir redes y otros edificios administrativos: Obras del Puerto, Aduanas, Ayudantía militar, Sanidad exterior y vivienda del torrero encargado de las luces del puerto.

No hay remolcadores, empleándose en caso necesario las embarcaciones de pesca de arrastre, algunas de las cuales llegan a tener una potencia de más de 200 HP.

Una grúa a mano de 5 toneladas en la parte Norte del Martillo o muelle Nuevo. Se utiliza para la reparación de barcas de pesca.

Junto al varadero hay un taller de reparaciones de relativa importancia y otro menor dentro del casco urbano.

Un varadero de hasta 50 toneladas y otro en construcción para embarcaciones de hasta 100 toneladas y 27 m. de eslora.

Prácticos.—El servicio es permanente y muy necesario a causa de las condiciones del puerto; quedan exceptuados de tomar práctico: los buques menores de 50 Tm.; los buques nacionales de pesca menores de 300 Tm. de registro bruto; los de tráfico interior del puerto; los de guerra nacionales, cuando la autoridad de Marina los dispense.

Debe venirse siempre por el Norte del bajo de “La Androna” buscando el paso entre dicho bajo y el de “El Caballo”. No debe intentarse tomar el puerto sin el auxilio del Práctico cuando haya temporal de fuera o si no pudiese salir por el estado del tiempo. Las luces rojas que enfiladas marcan el canal sólo son utilizables por los pescadores, porque todo barco de porte que se rigiese por ellas vararía en el bajo fondo que arranca de la escollera Norte, pues la enfilación de las mismas corta la punta Sur de este bajo fondo.

El Práctico se sirve de la enfilación del “Coll de Pous” por los “tres castellets” que está después de la caída del Montgó por su parte W. Una serie de luces en los diques, balizas y boyas jalonan el canal de entrada en la dársena. Todos los buques que intenten tomar el puerto deberán tener en cuenta esta señalización y dar un resguardo de 100 m. como mínimo a la luz verde del dique NE. para librarse del bajo artificial que forma la escollera.

Comunicaciones.—No hay líneas regulares marítimas. Las comunicaciones terrestres se reducen al ferrocarril de vía estrecha con Alicante y Carcagente, donde enlaza con la red general. Una carretera de 6 Km. la une en Ondara a la general de Valencia-Alicante por la costa; existen líneas regulares de autobuses a ambas ciudades.

EL MOVIMIENTO COMERCIAL

Denia sólo tiene una relativa importancia como puerto comercial; sus condiciones e instalaciones no son buenas y el hinterland es reducido, aun-

que podría originar un comercio portuario muchísimo mayor que el existente.

Los primeros datos que poseemos son de mediados del siglo pasado y pertenecen a la comercialización de la pasa, el producto que más auge y fama ha dado siempre a Denia.

En el año 1850 la cosecha total en el distrito era de 191.764 quintales, de los cuales se embarcaron para América 3.305 quintales, al precio medio de 3 duros el quintal.

Durante veinticinco años se mantuvo la cosecha alrededor de esa cifra, siendo la de mayor cuantía el año 1894 en que alcanzó 393.497 quintales, que se vendieron al precio medio de 4'5 duros, y se exportó a los países siguientes:

Inglaterra	274.467 quintales
Estados Unidos	90.291 "
Canadá	19.262 "
Francia	7.617 "
Consumo interior	1.160 "

TOTAL 392.797 quintales

Excepto este año récord, la exportación en los primeros años del presente siglo, hasta la invasión de la filoxera, que en esta zona fue realmente entre los años 1908 a 1911, era del orden de unas 12.000 toneladas por temporada.

Las pasas de primera calidad, normalmente salían destinadas a Inglaterra, y las de calidad inferior a Canadá, Países Escandinavos y Francia.

La filoxera disminuyó las cosechas hasta en un 50 %. Las plantas contagiadas fueron paulatinamente sustituidas por vides americanas inmunes, especialmente las llamadas "Riparia". Se unió todo el problema de la filoxera a la guerra de 1914, en que el Reino Unido, principal comprador de la pasa, suspendió los embarques directos, y aunque en menos cantidad, estos embarques se tuvieron que hacer vía Francia por Marsella y Sète. El cambio de las plantas filoxeradas por las vides americanas, cuya calidad era inferior, y el hecho de que muchos agricultores plantaran almendros donde habían tenido que arrancar las viñas, dio por resultado que finalizada la guerra y reanudados los embarques normales, la cosecha no pasara de 8.000 toneladas y se perdió uno de los mercados bastante importantes como era el Canadá.

En este momento aparece otro producto agrícola, que sustituye, en el orden comercial, la exportación de la pasa; se trata de la cebolla, que empieza a cargarse para New York, hasta que en la campaña de 1925-1926 termina radicalmente, por los fuertes aranceles impuestos para proteger la cebolla de California. El volumen de exportación de cebolla durante estos años fue del orden de las 5.000 a 6.000 toneladas anuales.

Continúan los embarques normales de pasas a los mercados de Inglaterra y del Norte de Europa, pero con una exportación siempre en línea descendente, a causa de la competencia de otras regiones, especialmente Corinto, que produce unas pasas excelentes e incluso ha logrado variedades sin semilla.

La pasa de Denia, cuyo nombre comercial es "Valencia raisins", está considerada como una de las de mejor calidad. Se confecciona a base del moscatel romano y su mercado podía aguantar precisamente gracias a esta característica. Otra de las razones de su decadencia la podemos buscar en la standardización del "pudding" navideño inglés. Mientras las amas de casa lo confeccionaban tanto para el consumo hogareño como para regalos, es natural que se buscaran las mejores calidades de pasas con la consiguiente competencia en los mercados; pero a partir del momento en que estos dulces se industrializan, en tipos standard, generalmente se confeccionan con pasas de calidad inferior.

En el año 1936 se embarcaron, para el Reino Unido en su mayoría, 3.000 toneladas. El año 1937, 190 toneladas, y el año 1938, solamente 30 toneladas, suspendiéndose los embarques al comenzar la segunda guerra mundial.

Terminada ésta volvieron a empezar, aunque con muy poca intensidad, ya que al no haber recibido Inglaterra desde el año 1938 envíos de nuestras pasas, se le habían suministrado desde otras procedencias, motivo por el cual perdimos parte de este mercado.

Durante todos estos años (1936-1945) la cosecha fue disminuyendo hasta obtener solamente de 3.000 a 4.000 toneladas, que se consumían en el mercado interior. En los años siguientes, sin variar la cosecha, se empezó a exportar a Inglaterra, como hemos dicho, y a Dinamarca, Suiza, Francia, Argelia y Marruecos, quedando muy poca cantidad para consumo interior.

La dificultad de comercialización, y la disminución del terreno de cultivo de la pasa en favor de otros más remunerables, como el naranjo y el pomelo especialmente, ha dejado reducida la cosecha de la pasa a cantidades casi insignificantes.

La producción actual en toda la comarca del Marquesado de Denia es de unas 1.500 toneladas anuales, y se cultiva sobre todo en los términos de Gata de Gorgos y Pedreguer. Esta pasa, que antes era comercializada por entidades mercantiles de Denia y exportada por su puerto, en la actualidad, a partir del año 1962, es comercializada directamente por sendas cooperativas, que hacen más rentable su producción a los agricultores, y que exportan sólo en parte por Denia, en los dos primeros años, y actualmente por los puertos de Alicante y Gandía.

Unido al problema de la filoxera, aparece en Denia un fenómeno emigratorio que afecta a su puerto, por lo cual vamos a tratarlo a continuación.

Ante el problema que presentaba la filoxera en esta zona, nació una

corriente emigratoria hacia Argelia, donde los emigrantes crearon espléndidos viñedos, que después constituyeron una competencia muy perjudicial para nuestros productos.

Tal era el número de viajeros hacia Argelia, que don Diego Ivars³⁰ utilizó el vapor "Argelia" para el tráfico regular Denia-Argel (Lám. III, fig. 1.^a). Este vapor realizaba viajes regulares cada diez días, embarcando en cada uno de 400 a 500 pasajeros de tercera clase, acomodados en los entrepuentes y cubierta, al precio de 40 pesetas. En seguida otro armador, don Juan Sitges, de Argel, en vista del numeroso pasaje, puso otro buque para este tráfico, el "Sitges Hermanos", que, como el "Argelia", desplazaba unas 800 toneladas, y transportaba de 400 a 500 viajeros de tercera. Como era de suponer, se estableció una reñida competencia entre ambos que llegó al extremo de que el "Argelia" cobrara por el pasaje sólo 3 pesetas, correspondientes a los impuestos y demás gastos oficiales, y el "Sitges Hermanos" lo ofreciera gratis, obsequiando además, a la llegada a Argel, con café o chocolate³¹.

En el año 1915 dejó de prestarse este servicio, que se reanudó el año 1920 con el vapor "Mercedes", propiedad de los señores Sitges Hermanos y administrado por don Diego Ivars; pero sólo se mantuvo cuatro o cinco años.

En cuanto a importaciones, la de mayor interés ha sido la de madera, que entre los años 1900 a 1906 llegó a alcanzar unas 15.000 a 20.000 toneladas anuales. Este puerto era el mercado principal de toda la región y la procedencia era la siguiente: una cantidad bastante importante del puerto de Mobile (Estados Unidos), destinada a la construcción y a la confección de muebles. Pero en mayor volumen procedía de Portugal, aserrada y preparada para la confección de cajas de pasas. También de Galicia, para el mismo fin y para la construcción. Y finalmente madera en troncos, en su mayoría de Córcega, y también para cajas de pasa (Lám. III, fig. 2.^a).

Actualmente uno de los principales objetos de comercio es el cemento, de la fábrica de esta localidad, propiedad de CEMESA, con destino a otras localidades nacionales, y a la vez importa caolín y arcillas de Asturias.

³⁰ Los datos referentes a la exportación a través del puerto de Denia en la primera mitad del presente siglo, y al vapor "Argelia", han sido proporcionados por don Diego Ivars Perlés, armador y consignatario de este puerto.

³¹ Como dato curioso, el vapor "Argelia" fue uno de los primeros que llevaron instalada la telegrafía sin hilos; el Gobierno obligó al señor Ivars a formar una Compañía (Compañía Levantina de Navegación), de la que él poseía todas las acciones, como requisito previo a la instalación y funcionamiento de la misma.

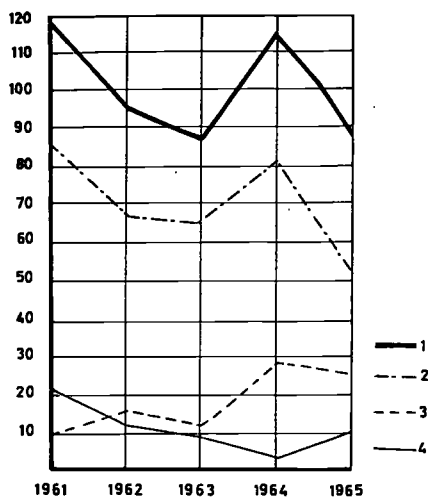


Fig. 1.—Movimiento de buques: 1. Total de buques. 2. Buques españoles mayores de 100 Tm. 3. Buques españoles menores de 100 Tm. 4. Buques extranjeros mayores de 100 Tm.

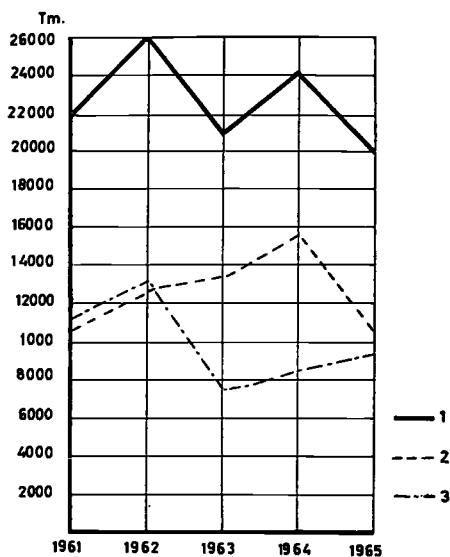


Fig. 2.—Movimiento de mercancías: 1. Total de mercancías. 2. Exportaciones. 3. Importaciones.

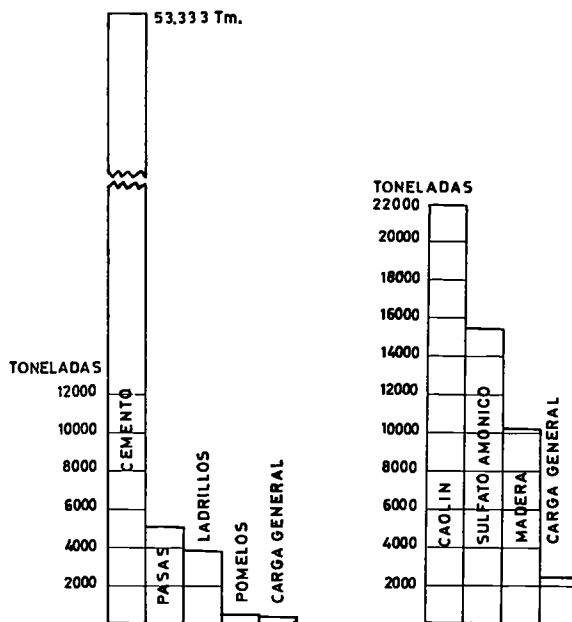


Fig. 3.—Total de mercancías exportadas (izqda.) e importadas (dcha.) en el quinquenio 1961-1965.

Movimiento del puerto
(1961-1965)

Movimiento de buques (fig. 1):

Buques españoles menores de 100 Tm.	93
Promedio anual	18'6
Buques españoles mayores de 100 Tm.	353
Promedio anual	70'6
Buques extranjeros mayores de 100 Tm.	58
Promedio anual	11'6

Movimiento de mercancías (fig. 2):

Importaciones	50.038	Tm.
Promedio	10.007'6	"
Exportaciones	63.053	"
Promedio	12.610'6	"

Detalle de las principales mercancías exportadas (en Tm.) (fig. 3):

<u>Año</u>	<u>Cemento</u>	<u>Pasas</u>
1961	9.125	1.256
1962	11.050	1.444
1963	12.173	1.058
1964	12.415	828
1965	8.590	455

Detalle de las principales mercancías importadas (en Tm.) (fig. 3):

<u>Año</u>	<u>Madera</u>	<u>Caolín</u>
1961	2.822	4.205
1962	1.740	5.600
1963	2.512	4.065
1964	1.858	5.515
1965	1.263	2.564

Como aclaración a estos promedios debe decirse que, en líneas generales, el movimiento del puerto sigue una trayectoria descendente que se ha acusado a lo largo del año 1966, aunque se espera que en el año 1967 y siguientes quiebre, puesto que en CEMESA se están llevando a cabo nuevas instalaciones y ampliaciones; además, la profunda transformación agrícola hace que se estén construyendo almacenes de naranja en Jávea, Ondara y, sobre todo, Vergel.

Dado que las exportaciones más regulares a través del puerto son las de cemento de CEMESA, sigue una estadística desglosada de los envíos vía marítima a lo largo de un año.

AÑO 1965

<u>Destino</u>	<u>Toneladas</u>
Málaga	3.000
Palma de Mallorca	1.260
Vigo	1.250
Sevilla	1.040
La Coruña	1.000
El Ferrol	500
Huelva	200
Puerto de Santa María	200
Ceuta	140
TOTAL	8.590

Los datos referentes a Sevilla solamente alcanzan hasta el 3 de mayo, pues a partir de esa fecha se transporta por carretera.

LA PESCA

La principal actividad que se desarrolla actualmente en el puerto es, sin lugar a dudas, la pesca, tanto por el número de hombres que ocupa, como por los beneficios netos que de ella se obtienen. Y junto con la agricultura y el turismo son las principales fuentes de ingreso del municipio.

Embarcaciones.—El número de embarcaciones afiliadas a esta Cofradía de Pescadores ha ido disminuyendo durante los últimos años, mientras aumentaba el tonelaje total de las mismas, y en general el número de hombres directamente vinculados con el mar. Así, en la estadística general de pesca del año 1955 aparecen encuadradas 24 embarcaciones de arrastre con motor, 40 de otros artes con motor, 15 de vela y 35 de remos, con un total de 114 embarcaciones. En 1965 el total de embarcaciones ha quedado reducido a 36 de arrastre con motor y 13 de cerco y artes menores, siendo de destacar la desaparición de las de vela y remos.

Casi en proporción inversa ha ido aumentando el tonelaje y la potencia en HP.

<u>Año</u>	<u>Toneladas</u>	<u>HP</u>
1955	700	
1962	1.024	3.148'5
1963	1.030'22	3.110'5
1964	1.155'53	3.487
1965	1.240'21	3.670'5

ARTES Y APAREJOS DE PESCA

Hemos de distinguir entre arte, aparejo y aparato o instrumento. El arte consta de una red, con relingas, arcos de madera o alambre y demás dispositivos. El aparejo se compone de cordel con anzuelos u otros dispositivos para capturar peces. El aparato o instrumento es todo aquel que, careciendo de redes y cordel, se utiliza con idéntico fin.

Todos estos dispositivos utilizados en la pesca reciben, en general, nombres relacionados con la clase de pesca que capturan, por ej.: langosteras, o por la forma como se emplean, vgr. cerco de jareta.

Entre ellos vamos a dar una somera descripción de los utilizados en Denia.

Artes:

a) *Artes de cerco*.—Como su nombre indica, son aquellas que capturan a los peces cercándolos, y se diferencian esencialmente porque se calan una vez descubierto el pez, mientras que los demás se calan a la ventura. Se emplean para la pesca de la sardina, boquerón, atún, bonito, etc.

1) *El cerco de jareta*.—Consiste en una red rectangular armada con dos relingas horizontales y dos verticales en los extremos, reforzada en su unión con dichas relingas por mallas dobles de unos 25 cm. de ancho. El conjunto de la red consta de tres paños y medio, alcanzando los artes mayores de 300 a 350 metros por 85 a 100 metros de alto.

La relinga superior va llena de corchos para asegurar su flotación, y la inferior lleva plomos que la mantienen vertical.

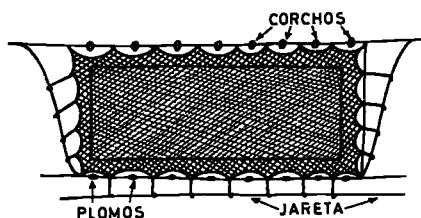


Fig. 4.—Cerco de jareta. Un paño de la red.

A esta relinga inferior van adicionadas una serie de anillas de metal por las que pasa el cabo denominado *jareta* y también *cargadera*. La jareta lleva a cada extremo dos garfios, en los que se amarran sendos cabos que van a parar a la embarcación, y sirven para cerrar la parte inferior del arte cuando se ha cercado

la pesca. De los extremos de la relinga superior parten otros dos cabos, que van igualmente a la embarcación (fig. 4).

2) *Tarrafa*.—Es un arte de cerco y jareta, parecido al descrito, pero más grande, pues alcanza hasta un kilómetro de longitud. En líneas generales, la tarrafa responde al mismo plan que el cerco de jareta. Se cala a profundidades de 30 a 40 brazas y aún mayores.

Hay algunos artes de este mismo tipo pero más pequeños que se llaman *tarrafillas*.

3) *Mamparra*.—Es un cerco de jareta para la pesca de sardina y otras especies, en el que se emplea la luz artificial para atraer el pescado, faroles de petromax que se colocan en un bote. El arte lleva en el centro un pedazo de red más reforzado que se llama "matador".

b) *Artes de deriva*.—Son artes que pescan sin estar fijos al fondo ni ser arrastrados, esto es, que pescan a son de marea y se calan sin tocar fondo. Son redes sostenidas a flote por corchos de la relinga superior que quedan

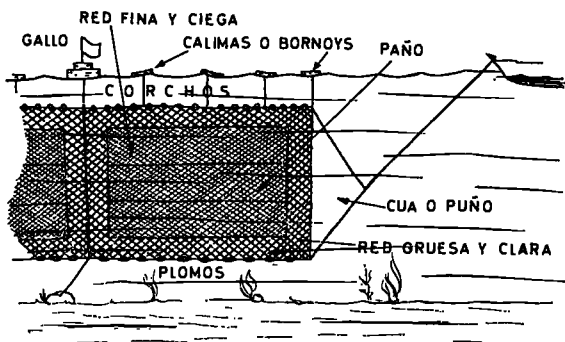


Fig. 5.—Sardinal. Ultimo paño de la red.

a merced del arrastre producido por el viento, las corrientes, el oleaje, etc., enmallando a los peces que encuentra en su camino y que intentan atravesarlas. Algunos las emplean remolcándolas muy lentamente con una embarcación o, también, hálndolas desde tierra.

Sardinal.—Es el más conocido. Es un arte que se cala de través a la co-

riente. Consiste en un red rectangular, integrada por la unión de varios paños, cinco por lo general, de 70 metros de largo, cada uno de ellos, por 18 metros de alto. La relinga superior lleva numerosos corchos y la inferior algunos plomos de poco peso, que mantienen la red en posición vertical. La relinga superior lleva de 15 en 15 metros unos pequeños pies de gallos, y "calimas" o "bornoyos" (boyas), que sirven para mantener a flote la red.

En la parte de fuera lleva el "cabecero" o "cua", al que lleva amarrado un cabo de la embarcación para que ésta bogue y evite que se formen bolsas al enmallarse el pescado o a causa de la corriente (fig. 5). La figura 6 representa otro tipo de sardinal, ya casi en desuso (en Denia quedan solamente dos), con el cual se pescaba por enmalle.

c) *Artes de arrastre*.—Son aquellos que pescan arrastrando por el fondo, bien por las embarcaciones, bien a mano desde éstas, e incluso desde tierra.

Trawler o *bou*.—El arte de trawler, como lo llaman los ingleses, o *bou*, como le llamamos nosotros, no es más que un embudo de red, de mayor o menor tamaño, según la potencia de la embarcación encargada de arrastrarlo

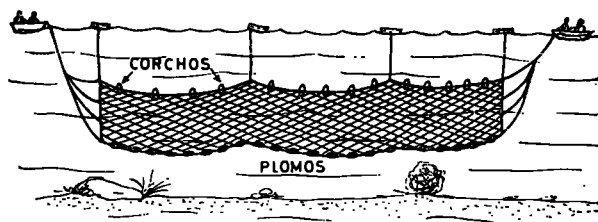


Fig. 6.—Sadinal de enmalle.

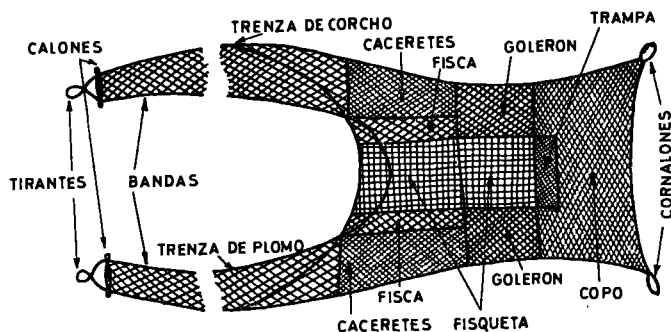


Fig. 7.—"Bou".

(fig. 7). El arrastre se lleva a cabo a profundidades variables, que ordinariamente no pasan de los 100 ó 150 m., aunque en ocasiones puede llegar a los 500 m. La calada suele durar de hora y media a dos horas.

Esta red puede ser manejada según distintos procedimientos, bien desde una embarcación o bien desde dos. Cuando es una sola la embarcación, la red se complementa con unos tablones o puertas. La embarcación así preparada se llama también *trawler* o *bou* cuando lleva cuatro puertas, dos en las amuras y dos en las aletas, de las que trabaja permanentemente sólo una de cada par. Hay otro tipo de embarcaciones que solamente llevan dos puertas en la popa, desde las cuales arrastran los dos alambres del *bou*. En Denia solamente existen este tipo de embarcaciones a las que se llama *baca*.

Aparejos:

Elemento esencial de los *aparejos* es el anzuelo, uno de los instrumentos más primitivos inventados por el hombre; responden a una estructura general muy simple, consistente en un cordel principal llamado "madre", del cual penden otros más pequeños, llamados "pernadas", que son los que portan el anzuelo.

En Denia se utilizan principalmente:

1) *Palangre*.— Consistente en un cordel o cuerda madre de 500 a 5.000 m. Los hay que se llaman "de aire" porque se calan en la superficie, van a son de marea y se usan principalmente para la pesca del pez espada. Otros *palangres* se calan entre dos aguas, pero los más característicos son los

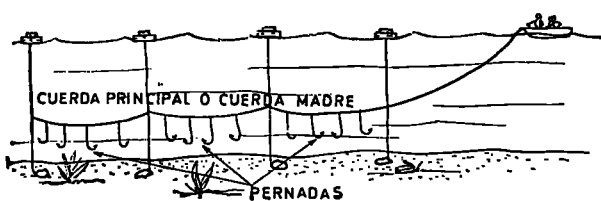


Fig. 8.—Palangre de fondo.

de fondo, calados de 20 a 200 metros, y pueden calarse en fondo de roca y de arena o fango (figura 8).

El *palangre* se va calando en una o dos filas desde la popa de la embarcación. Según la clase de cebo que se emplea, se ceban los anzuelos previamente o a medida que se van calando. El cebo utilizado normalmente es la sardina, la anchoa, pescado fresco o salado, gambas y pequeños moluscos. Su pesca no es esquilmadora³².

Los palangres destinados a la pesca del pez espada o "emperador" presentan algunas particularidades. Los palangres verticales penden de una

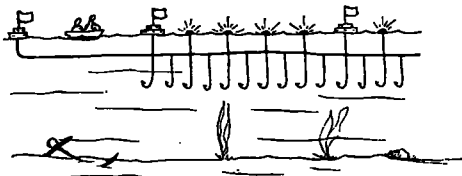


Fig. 9.—Palangre de superficie.

lienza horizontal suspendida en sus dos extremos por flotadores o boyas de cierta magnitud, y en el punto en que pende cada lienza vertical, hay una lámina de corcho suficientemente grande para ayudar la suspensión de la correspondiente

lienza y aguantar el peso de un farol de aceite o petróleo (fig. 9).

La pesca se realiza en noches de luna nueva, y al calar los palangres se encienden los correspondientes faroles. Los barcos se alejan y esperan, teniendo a la vista las luces. Cuando algún pez espada pica, en un anzuelo, al tratar de escapar tira de la lienza; el corcho se sumerge, el farol se moja y la luz se apaga, avisando al barco que puede ir a retirar la pieza capturada.

2) *Potera* o *calamarera*.—Se compone de un plomo, más grueso en un extremo que en el otro. Va provisto de alfileres dispuestos en forma de corona con las puntas dirigidas hacia arriba. El plomo suele cubrirse de hilo blanco o de variados y vivos colores. Con ella se capturan casi únicamente calamares, jibias o sepias y pulpos³³.

Aparatos o instrumentos:

Nasas.—Las confeccionan los mismos pescadores y en Denia son una especie de jaula de alambre en forma de esfera achatada, con una entrada que se va estrechando y con el reborde interior lleno de púas, de forma que el pez que entra en busca de la carnaza se ve impedido de salir.

Servía para la pesca de la langosta; hoy, como apenas queda, se utiliza para la pesca de la jibia.

³² BAS, C.; MORALES, E.; RUBIO, M.: *La pesca en España, I Cataluña*, C. S. I. C., Barcelona, 1955, p. 75.

³³ *Id.*, p. 73.

LOS PESCADORES

El número de personas dedicadas a la pesca en Denia es bastante importante, teniendo en cuenta la población total de la ciudad y su dedicación principalmente agrícola.

Según la Estadística General de Pesca del año 1955, el total de personas dedicadas a la pesca e industrias marítimas alcanzaba la cifra de 725. Naturalmente, no todos ellos forman parte de las tripulaciones pesqueras, sino que están incluidos armadores, revendedores, rematantes, empleados en la Cofradía, etc.

Para nuestro objeto es más interesante conocer quiénes forman la tripulación y qué categoría profesional tienen; con ello obtendremos una visión mucho más humana de esta faceta tan importante en la vida económica de Denia.

Las tripulaciones de las embarcaciones pesqueras permanecen estacionarias, en cuanto a su número, con una pequeña tendencia a aumentar, especialmente en los puestos de trabajo especializados, dada la circunstancia de que se está produciendo una relativa renovación de la flota, con instrumental más moderno.

Normalmente, el sistema que se sigue es el de un armador que compra o encarga la construcción de una embarcación, y luego la ofrece a un patrón, quien, a su vez, se encarga de buscar la tripulación que quedará a su servicio.

En cuanto al régimen económico que se sigue para la liquidación de los beneficios de la pesca, hay que distinguir las *barques del fons*, o de altamar, y *barques d'en terra*. Las primeras se guían para pescar por la sonda, generalmente eléctrica. Las *d'en terra* se guían también por la sonda y sobre todo por enfiliaciones de tierra, que llaman *senyes*, ya que pescan cerca de la costa.

Las *barques d'en terra* reparten los beneficios de la siguiente forma: una vez obtenido el ingreso neto, se divide éste en dos partes: el 45 % es para la tripulación y se divide en tantas partes como tripulantes, más una para el redero o armador de redes. Generalmente estas barcas no tienen "poce-ro" (que es el que gestiona la venta del pescado y suministra a bordo lo necesario para la manutención, combustible, artes, malletas, etc.; es como un administrador de la barca en tierra). El 55 % restante es para el armador o dueño de la barca, quien pagará las partes técnicas, según haya contratado (suelen ser un patrón y un motorista). Aparte de esto está la "pobrea" o "garfa", que es el pescado que por diversas causas no sirve para la subasta y no entra en el reparto descrito, sino que se vende o evalúa y se reparte por igual entre todos los tripulantes, incluido el armador, el cual a veces prescinde de su parte y lo deja de cuenta de los marineros.

En las barcas de altura o del "fons" también se deducen los gastos generales de la embarcación de la recaudación de la pesca.

Del total resultante, un 50 % corresponde al armador y el otro corresponde a la tripulación. El armador tiene la obligación de pagar a las partes técnicas de la tripulación, las cuales, junto con los restantes marineros, participan a su vez del reparto de su 50 % correspondiente.

La mitad que corresponde a la tripulación no se distribuye por igual entre todos, sino que a cada uno se le atribuyen una o más partes o fracciones según su categoría. La "pobrea" o "garfa" se reparte igual que en las "barques d'en terra".

Como ejemplo de una liquidación se incluye la del moto-pesquero "Nury" realizada el 14 de septiembre de 1966.

Total de ingresos	317.029	pesetas
Total de gastos	59.942	"
	<hr/>	
Beneficio líquido	257.087	pesetas

50 % correspondiente a la tripulación	128.543'50	pesetas
--	------------	---------

Partes de la tripulación:

1 Práctico de pesca	2'5
1 Patrón de altura	2
1 Motorista primero	2
1 Motorista segundo	1'5
1 Patrón segundo	1'5
1 Cocinero	1'25
5 Marineros (suman a 1'25)	6'25
1 Armador y pocero	2
	<hr/>
TOTAL	19

$128.543'50 : 19 = 6.765$ pesetas por cada parte.

50 % correspondiente al armador ... 128.543'50 pesetas

A deducir: partes técnicas por cuenta del armador:

Práctico de pesca	1'5
Segundo patrón	0'50
Motorista primero	0'50
Motorista segundo	0'25
	<hr/>
TOTAL	2'75

2'75 partes, a 6.765 pesetas	18.602	pesetas
Sueldo del patrón de altura	1.000	"
TOTAL	19.602	pesetas

"Garfa": 5.550 pesetas : 13 personas = 427 pesetas.

50 % del armador	128.543'50	pesetas
Paga de las partes técnicas	19.602	"
TOTAL	108.941'50	pesetas

Sacados los promedios por categorías profesionales y modalidades de pesca de los distintos productores empleados en las barcas afiliadas a esta Cofradía, de los años 1961 a 1965, se han obtenido los siguientes resultados:

<i>Categoría profesional</i>	<i>Arrastre</i>	<i>Cerco y artes menores</i>	<i>Total</i>
Patrones de gran altura	3	—	3
Patrones de altura	10	—	10
Patrones de litoral	35	17	52
Técnicos de pesca	9	—	9
Mecánicos navales 1. ^a	6	—	6
Mecánicos navales 2. ^a	42	—	42
Marineros	132	16	148
Maestros rederos	3	—	3
Poceros	5	—	5
TOTALES	245	33	278

Como síntoma de la importancia pesquera de Denia, hemos de destacar que la Cofradía de Pescadores tiene fundadas dos escuelas de Patronato para los hijos de pescadores, y asimismo, el Ministerio de Trabajo ha creado recientemente un centro de Enseñanza Media y Profesional (Instituto Laboral) de la modalidad Marítimo-Pesquera, que empezó a funcionar en el curso 1966-67.

ESPECIES CAPTURADAS

Las costas de Denia son relativamente abundantes tanto en cantidad como en variedad de peces, por su especial situación en la parte Sur del Golfo de Valencia. Se da en ella la costa rocosa desde el Cabo de San Antonio hasta la ciudad de Denia y la playa de arena desde la ciudad hacia el Norte.

Describiremos primero las distintas especies de pesca según los instrumentos utilizados para la misma, y después las cantidades recogidas en los últimos cinco años.

A) *Artes de cerco, jareta o deriva*: Con ellas se capturan el jurel, la caballa y la sardina.

El jurel tiene una forma de vida parecida a la de la sardina, por lo que a continuación veremos las características de su pesca, juntamente con las de la caballa, que también vive en grandes bancos, relativamente abundantes en todo el litoral español.

La sardina compensa la escasez de su talla con la enorme abundancia y multiplicación de sus elementos, que se agrupan formando extensos bancos emigratorios y pelágicos. Llegada la época de su madurez sexual, las hembras ponen los huevos por millares; la puesta tiene lugar en varias veces o puestas parciales. Cada temporada una hembra pone entre todas las puestas parciales, según sea su peso, de 20.000 a 60.000 huevos, y hasta 100.000 o más, de un diámetro aproximado de 1'5 mm., completamente esféricos y flotantes, debido a que contienen una gota de grasa y, por lo tanto, son menos densos que el agua. Después son fecundados por los individuos masculinos, y con el tiempo se desarrollan, dando lugar a unas larvas delicadísimas y minúsculas que pululan en las aguas superficiales, más o menos cercanas a la costa³⁴.

Al cabo de unos meses, a partir de marzo, en el Mediterráneo las sardinias jóvenes se instalan en las proximidades costeras, permaneciendo allí hasta la llegada del invierno. Las sardinias adultas, una vez verificada la puesta, de noviembre a marzo en el Mediterráneo, hambrientas y enflaquecidas, se acercan a las aguas litorales, y en unos meses engordan y adquieren gran cantidad de grasa. Siendo el Atlántico más rico en plancton que el Mediterráneo, no es de extrañar que la sardina crezca más deprisa en aquel océano; sin embargo, en el SE. de España y Baleares presenta un crecimiento más rápido y alcanza mayor talla, siendo más parecida a la del Atlántico³⁵.

El ciclo vital se reproduce cada año, y al final del quinto año de su vida la sardina desaparece para no volver.

En estas costas la pescan barcos de otras bases, y en grandes cantidades, desde noviembre a marzo. Para los pescadores locales tiene poca importancia. Se pesca de noche, a la mamparra y sardinal, ya en desuso en Denia desde hace algunos años.

B) *Artes de arrastre*: Con ellas se capturan: bacaladilla, pescadilla y merluza, gambas y cigalas, pulpo, batoideos diversos, faneca, rape y salmonete.

Bacaladilla: Se le llama también "Llussara" y "Peix rei".

³⁴ LÓPEZ GÓMEZ, J.: *Peces emigrantes*, Edic. Garriga, S. A., Barcelona (s. a.), p. 121.

³⁵ *Id.*, p. 125.

Se captura desde 150 a 300 metros de profundidad, especialmente de octubre a mayo. En esta zona se obtiene en grandes cantidades, tanto que, como veremos, es la especie que arroja el mayor número de kilos en el distrito.

Gambas y cigalas: Esta pesca se efectúa desde 500 a 700 metros de profundidad, con más frecuencia de mayo a octubre, en los fondos abisales, después de la plataforma continental de nuestras costas y de las islas Baleares. Su pesca es la que económicamente rinde más en la localidad.

Pescadilla y merluza: La merluza es un pez de fondo. Extiende sus dominios por las costas europeas llegando por el Sur hasta el Sahara español, donde se encuentran a mayor profundidad.

La puesta se realiza durante la primavera, hasta los meses de julio y agosto, y las pescadillas o individuos jóvenes quedan más cerca de la costa. En general se acercan al litoral durante el verano y se alejan durante el invierno, remontando a la superficie durante la noche para sumergirse en aguas más profundas durante el día.

En Denia, la pescadilla se captura durante todo el año, a lo largo del día y en profundidades de fango y arena que oscilan entre 60 y 100 metros.

Pulpo: Vive sobre fondos rocosos aunque no exclusivamente. Generalmente se pesca cerca de la costa, utilizándose para ello una especie de arpón que llaman "ganxo".

Batoideos: "Bastina". Son distintas clases de peces de fondo, se les agrupa por el hecho de que tienen piel y no escamas. Se pescan, naturalmente, al arrastre.

Faneca o mòllera: Vive en latitudes altas, aunque también se da en el Mediterráneo, y por el número de kilos es una pesca relativamente importante en este puerto.

Rape: Es un pez de fondo; para su captura se utiliza el palangre y también los artes de arrastre. Por su antena frontal, de la que se sirve, dicen, para atraer su presa, se le llama "pescador".

Salmonete: Se distinguen dos clases: "salmonete de roca", de colores vivos, que vive en los fondos rocosos cercanos a la costa, y el "salmonete de fango", de tonalidades más apagadas, propio de los fondos arenosos más separados del litoral. Responden a dos formas distintas de pesca: de arrastre y con aparejos de anzuelo.

En Denia se pesca durante todo el año, con una temporada más activa que va de primeros de septiembre al quince de noviembre. La pesca de arrastre se realiza a una profundidad de 30 metros, desde el Cabo de San Antonio al Cabo de Cullera. Se encuadra en la pesca de litoral, ya que se efectúa a menos de seis millas de la costa.

C) *Especies que se capturan con aparejos:*

a) Con aparejos de anzuelo: salmonete y jurel.

b) Con palangre: se cobran: merluza y pescadilla, batoideos, pez espada, mero y atún.

La merluza, la pescadilla y los batoideos se pescan, como hemos visto antes, con artes de arrastre, aunque en Denia también se capturan con palangres.

Pez espada y atún: Estos dos peces tienen un cuerpo muy parecido, diferenciándose en que el pez espada o emperador tiene la mandíbula superior prolongada en forma de espada.

El pez espada no tiene aletas ventrales; navega velozmente por la superficie de las aguas. Es un pez feroz que ataca a los grandes cetáceos, e incluso a los tiburones. Puede alcanzar más de dos metros de longitud.

Se captura con *palangres de deriva*, pesca que puede llamarse de superficie, ya que se efectúa a uno o dos metros de profundidad, aprovechando las noches de luna nueva y los lugares estratégicos del paso de los buques que se arrumban de Cabo de San Antonio a Cabo de La Nao, ya que estos peces tienen costumbre de seguirlos para alimentarse de los desperdicios de comida de los mismos. La época mejor para la pesca es de mayo a septiembre, dependiendo principalmente de la temperatura y los vientos, ya que debe efectuarse con mares en calma.

Junto con el pez espada suelen cogerse *atunes* de gran tamaño, de 200 a 300 kilos, y a veces también una especie de tiburón llamado "la tintorera", "solraig" o "marrajo".

Mero: Tiene el cuerpo en su parte media superior de color achocolatado y el vientre amarillento. Vive en fondos rocosos cerca de la costa, en profundidades de 30 a 50 metros. Alcanza 80 centímetros de longitud. Se pesca con palangre, tal como lo hemos descrito anteriormente, y que podríamos denominar "de profundidad", por contraste con el que sirve para pescar el emperador, o palangre "de deriva".

c) Con nasas: La dificultad de la pesca con nasas y la desaparición progresiva de la langosta en la zona de Denia, que era el incentivo principal de este tipo de pesca, hace que no sea muy importante su utilización. Actualmente, las nasas se dedican sobre todo para la pesca, en primavera y otoño, de peces de fondos suaves, como la boga y el mero, y en general para la jibia.

D) *Cantidades capturadas.*

Promedios de la pesca capturada entre los años 1961 a 1966 (datos facilitados en la Cofradía de Pescadores):

<i>Especies</i>	<i>Promedio anual (kilos)</i>
Salmonete (<i>moll</i>)	22.978'40
Pescadilla (<i>llusset</i>)	57.116'60
Merluza (<i>lluç</i>)	39.067'20
Emperador	11.601'—
Gamba	124.986'60
Cigala	57.511'—
Bacaladilla (<i>llussara</i>)	352.068'40
Faneca (<i>mòllera</i>)	49.423'20
Rape (<i>rap</i>)	27.307'40
Sardina	11.732'20
Pulpo (<i>polp</i>)	53.688'20
Jibia (<i>sépiea</i>)	41.684'—
Bastina	45.175'60
Varios	129.362'80
Jurel (<i>sorell</i>)	8.025'20
Caballa	5.625'—
Boga	4.737'40
TOTAL	1.026.519'60

Promedios de la pesca, en pesetas, de los años 1961-66:

<i>Especies</i>	<i>Promedio anual (pesetas)</i>
Salmonete	1.216.336'—
Pescadilla	1.499.604'60
Merluza	2.257.543'—
Emperador	469.172'20
Gamba	6.375.428'80
Cigala	3.551.758'60
Bacaladilla	2.281.553'40
Faneca	1.814.673'60
Rape	530.399'60
Sardina	160.275'70
Pulpo	676.608'40
Sepia	1.169.928'40
Bastina	678.671'40
Varios	967.370'80
Jurel	30.854'25
Caballa	35.814'60
Boga	28.721'40
TOTAL	23.241.400'70

La bacaladilla es el pescado que se consigue en mayor cantidad, 352 Tm., y su pesca es remunerativa, ya que el precio medio por kilo está alrededor de las 5 pesetas. Pesca realmente importante por cantidad y precios es la de la gamba, 124 Tm., y la cigala, 57 Tm. La gamba continúa siendo la segunda especie en cantidad y la primera en rendimiento económico, notándose un constante aumento, tanto en los precios como, a partir del año 1963, en los kilos, hasta el punto que, junto con la cigala, en estos últimos años, totaliza más de un tercio de la recaudación por todos los conceptos.

La langosta, que hace algún tiempo se lograba en bastante cantidad, ha desaparecido desde unos años a esta parte a causa de pescas masivas, especialmente desde que pescadores mallorquines, con base en el puerto de Denia, la esquilmaron.

La cantidad de sardina oscila de forma acusada, debido a que los pescadores de Denia utilizan más bien artes antiguos, y en los años en que se matriculan en su Cofradía algunas de las barcas especialmente equipadas para este tipo de pesca, asciende en la estadística de manera acusadísima la cantidad capturada. Normalmente se pesca frente a las costas de Denia, y en bastante cantidad, pero por barcas de otros puertos, generalmente andaluces.

Otra captura interesante es la de merluza y pescadilla, que, como en el resto de especies, en general se manifiesta un aumento constante, gracias a la modernización y actualización de las formas de pesca.

Es interesante conocer el ciclo de pesca de cada una de las especies más importantes, puesto que algunas sufren una variación mínima a lo largo del año, como, por ejemplo, la merluza, de la cual la estadística que se inserta a continuación, correspondiente al año 1961, da el mes de diciembre como el de menor cantidad obtenida, con 1.517 kilos, y el mes de máxima captura es junio, con 2.888 kilos. Frente a ello otras especies experimentan ciclos mucho más claros y acusados, como la cigala, que oscila entre los 1.362 kilos en diciembre y 10.980 kilos en abril.

Aparte de este interés está también el de conocer la oscilación de los precios a lo largo del año. Para ello hubiera sido más interesante tener estadísticas referentes solamente al pescado subastado en Denia, pero no disponemos más que de cifras totales; de todas formas, es notable, especialmente en las clases de pescado caro, la oscilación de precios, con un alza clara en los meses de verano a causa del turismo.

Año 1961

<u>Mes</u>	<i>Bastina</i>		<i>Bacaladilla</i>	
	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>
Enero	1.863	28.675	8.004	64.046
Febrero	2.568	34.829	11.896	109.312
Marzo	3.254	43.069	20.883	188.468
Abril	2.272	28.329	16.357	132.205
Mayo	4.584	42.600	20.775	176.935
Junio	3.881	47.377	13.795	112.291
Julio	2.992	37.928	9.367	72.431
Agosto	2.947	40.258	9.593	82.708
Septiembre	2.617	34.058	23.057	119.737
Octubre	2.033	29.006	21.822	109.371
Noviembre	2.059	29.234	10.935	66.540
Diciembre	1.445	22.712	11.193	74.285
TOTALES	32.515	418.075	177.674	1.308.329

Año 1961

<u>Mes</u>	<i>Merluza</i>		<i>Pescadilla</i>	
	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>
Enero	1.640	73.506	1.256	34.830
Febrero	1.926	82.619	1.001	29.281
Marzo	2.104	94.845	1.125	27.037
Abril	1.661	75.630	1.630	33.968
Mayo	2.072	89.701	2.049	38.643
Junio	2.888	109.201	1.544	34.432
Julio	2.169	119.033	1.339	33.228
Agosto	2.452	138.761	3.223	74.099
Septiembre	3.426	144.978	5.353	126.867
Octubre	2.412	89.852	5.216	114.989
Noviembre	2.459	88.902	6.158	119.486
Diciembre	1.517	67.945	2.840	68.902
TOTALES	26.726	1.174.973	33.134	735.761

Año 1961

<i>Mes</i>	<i>Salmonete</i>		<i>Emperador</i>	
	<i>Kilos</i>	<i>Pesetas</i>	<i>Kilos</i>	<i>Pesetas</i>
Enero	1.065	48.959	—	—
Febrero	1.068	48.936	—	—
Marzo	963	47.941	261	13.026
Abril	937	44.278	1.302	56.720
Mayo	1.315	57.501	3.459	127.991
Junio	1.095	48.126	7.437	219.556
Julio	1.337	77.886	5.947	173.918
Agosto	1.723	102.147	1.693	68.190
Septiembre	2.357	99.607	467	23.182
Octubre	1.658	62.892	—	—
Noviembre	1.873	65.807	—	—
Diciembre	1.520	68.749	—	—
TOTALES	16.897	772.829	20.566	682.583

Año 1961

<i>Mes</i>	<i>Gamba</i>		<i>Cigala</i>	
	<i>Kilos</i>	<i>Pesetas</i>	<i>Kilos</i>	<i>Pesetas</i>
Enero	2.497	150.832	2.439	109.813
Febrero	4.607	266.727	3.478	133.886
Marzo	7.438	402.224	7.779	278.993
Abril	7.828	404.745	10.890	407.359
Mayo	7.641	400.003	8.999	315.621
Junio	3.398	200.460	7.186	266.465
Julio	1.890	162.086	5.402	264.289
Agosto	5.775	374.809	2.648	157.767
Septiembre	8.708	486.443	1.935	107.548
Octubre	4.416	250.961	1.506	77.082
Noviembre	2.541	142.399	1.585	76.397
Diciembre	4.010	241.529	1.362	73.736
TOTALES	60.749	3.483.218	55.209	2.268.956

AÑO 1961

<u>Mes</u>	<i>Pulpo</i>		<i>Jibia</i>	
	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>
Enero	1.947	28.130	4.052	91.528
Febrero	2.110	29.580	3.356	80.283
Marzo	2.744	34.989	3.113	80.434
Abril	2.778	29.863	1.446	41.346
Mayo	3.212	41.379	1.718	51.247
Junio	2.363	34.844	2.487	76.192
Julio	2.519	43.293	1.808	56.516
Agosto	3.700	64.185	2.122	90.125
Septiembre	4.064	67.718	4.237	126.844
Octubre	2.195	37.614	4.245	118.167
Noviembre	3.135	47.196	6.641	140.137
Diciembre	3.729	56.842	3.772	99.541
TOTALES	34.496	515.633	39.807	1.052.360

AÑO 1961

<u>Mes</u>	<i>Faneca</i>		<i>Rape</i>	
	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>	<u>Kilos</u>	<u>Pesetas</u>
Enero	1.958	72.479	1.243	18.258
Febrero	1.638	60.227	1.245	19.614
Marzo	2.397	84.505	1.593	23.742
Abril	2.337	78.102	1.356	16.841
Mayo	2.183	75.994	1.547	21.224
Junio	2.230	73.855	1.771	25.154
Julio	1.637	70.590	1.770	25.735
Agosto	2.643	112.756	2.039	36.956
Septiembre	3.871	122.025	1.664	23.914
Octubre	3.701	103.671	1.202	20.939
Noviembre	4.261	106.738	1.036	17.953
Diciembre	2.898	88.629	935	18.247
TOTALES	31.754	1.049.531	17.401	268.576

E) Comercio.

Del total de capturas (1.026 Tm. de promedio anual para el quinquenio 1961-1965), sólo una pequeña parte (128 Tm.) se subasta en la Lonja de Denia; el resto sale directamente en camiones, algunos de ellos propiedad de los principales armadores, en dirección a Alicante (239 Tm.) y principalmente Valencia (659 Tm. de promedio, habiéndose llegado a 845 Tm. en el año 1964) sin pasar por la subasta.

BIBLIOGRAFIA *

AL-IDRISI-ABU-ABDALLAH: *Descripción de Africa y España*. Texto francés por R. Dozy y M. George, Leyden, 1866.

BAS, C.; MORALES, E.; RUBIO, M.: *La pesca en España. I. Cataluña*. C. S. I. C., Barcelona, 1955.

CAVANILLES, A. J.: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía ... de Valencia*. Madrid, 1795, 2 vols. 2.^a edic., Zaragoza, 1958.

CHABAS, R.: *Historia de la ciudad de Denia*, 2 vols. Denia, 1874.

Derrotero de las costas del Mediterráneo. Inst. Hidrográfico de la Marina. Cádiz, 1956.

DIAGO, F.: *Anales de Valencia*. Valencia, 1613.

ESCOLANO: *Década I de Historia de la ciudad y Reino de Valencia*. Valencia, 1610-1611.

Faros, Señales de niebla y Visuales horarias, Parte II. Inst. Hidrográfico de la Marina, Sección náutica. Cádiz, 1963.

FIGUERAS PACHECO, F.: *Provincia de Alicante*, en Carreras y Candi, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*. Barcelona, 1912.

Fontes Hispaniae Antiquae, tomos IV y VI. Barcelona.

LAPEYRE, H.: *Geographie de l'Espagne morisque*. S. E. V. P. E. N., 1957.

LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: "La región valenciana" en *Geografía de España y Portugal*, dirigida por M. de Terán, t. IV, 2.º, pp. 281-439. Barcelona. Montaner y Simón, 1966.

LÓPEZ GÓMEZ, Julia: *El puerto de Alicante*. Est. Geogr., agosto, 1955.

LÓPEZ GÓMEZ, J.: *Peces emigrantes*. Edic. Garriga, S. A. Barcelona (s. a.).

LORENTE, A.: *El puerto de Denia*, inédito, trabajo presentado a los Juegos Florales conmemorativos del III Centenario de la muerte del Venerable Fray Pedro Esteve. Junio, 1958.

(*) La utilización de las fuentes estadísticas, noticias generales del puerto, etc., fueron facilitadas por don Vicente Alcañiz, Práctico del Puerto, y por los señores Presidente y Secretario del Pósito de Pescadores del mismo, a los cuales expresamos nuestro sincero agradecimiento.

LLORENTE, T.: *España, sus monumentos y artes, su naturaleza e historial*. Valencia, t. II. Barcelona, 1889.

MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, t. VII. Madrid, 1848.

MATHEU Y LLOPIS, F.: *Consideraciones sobre nuestra Reconquista*. Hispania, XI, 1951.

MORALES ALMIÑANA, M.: *Playas de pesca*. Edit. G. Gili, S. A. Barcelona, 1944.

TARRADELL, M., y SANCHIS GUARNER, M.: *Història del País Valencià*. Barcelona. Edicions 62, 1965.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V.: *Costas de España*. Madrid, 1787.

