

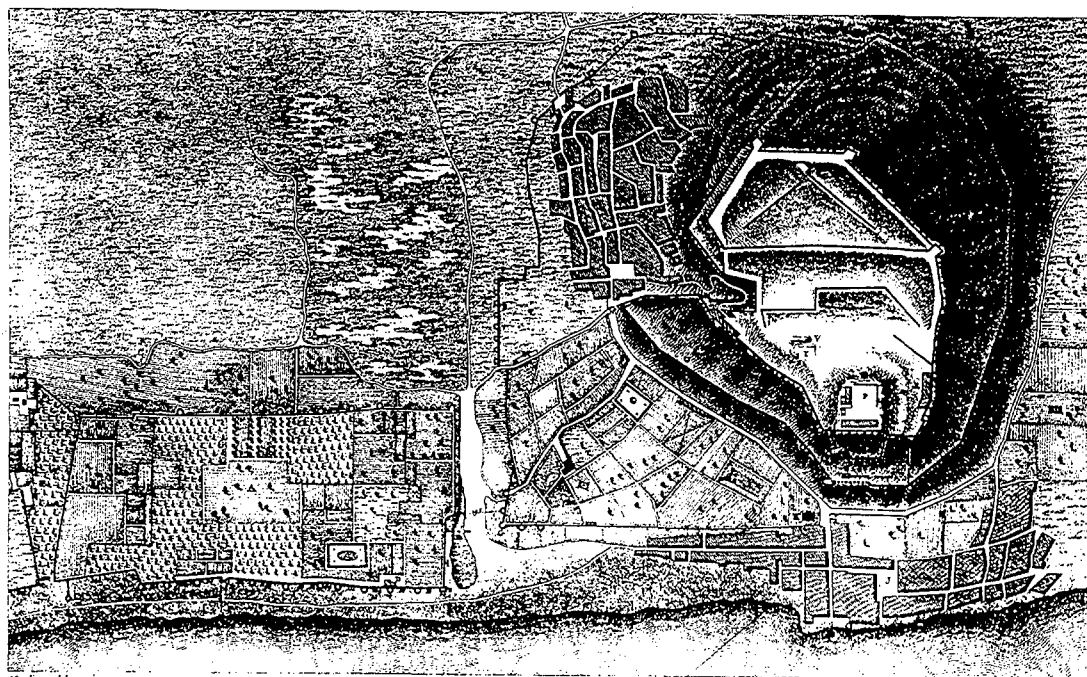
EL TRÀFIC PORTUARI A LA DÉNIA DE 1832

Javier Calvo Puig

"Aquestes restes de murs circulars, sobre les quals avui bat la mar i l'interior de les quals ha estat ocupat per l'arena, foren, en altre temps, el recinte d'un port gran i freqüentat"¹

Aquestes paraules d'Alexandre Laborde a principis del s. XIX ens donen la imatge que tradicionalment hom té del port de Dènia a finals

del s. XVIII i principis del XIX: un estat de postració i abandó. Una etapa de descurança, entre la passada grandesa del port a l'Antiguitat (base naval de Sertori i de la flota califal, posterior trampolí per a les aventures mediterrànies de l'eslavó Mudjàhid) i la seua època daurada des de mitjans del segle XIX fins a principis del XX



PLANNA CXXXI

¹ LABORDE, Alexandre: *Viatge pintoresc i històric*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

amb el comerç de l'exportació pansera.

Aquest estat de postració no deixa de ser criticat pels més importants tractadistes del moment. Ja Cavanilles² comentà l'estat del port a finals del segle XVIII en els següents termes: "el cual es de poca capacidad e incómodo por las rocas que casi a flor del agua corren en arco media legua". Cinquanta anys després, Madoz³ veu en el "descuido y abandono en que se le tiene [el puerto], el origen de la miseria y abatimiento de la ciudad y teatro trágico de continuas catástrofes".

Tots ells proposen l'habilitació i obres del port, així com les corporacions municipals, que repetidament intenten la seua neteja i millora. No obstant, malgrat els nombrosos projectes, plans i Reials Ordres per a l'habilitació del port i la duana del 1809, 1833 i 1839⁴, fins ben entrat el segle XIX, no es realitzaran al port obres dignes de tal nom.

Malgrat allò que el panorama anterior poguera indicar, el comerç marítim no es va ressentir, sinó que més bé el podríem qualificar de fructífer en base a l'any que a continuació anem a estudiar.

La Font Documental

El document de treball, un llibre sense enlligall (amb signatura nº 34 al llom) corresponent a les entrades al port de Dénia des d'octubre de 1830 fins a octubre de 1850, és un document contable. La seua finalitat es la de fiscalitzar els drets pagats pels vaixells que recalen al port, ja siga per conceptes de visita, admissió, quarantena, nova patent de navegació, referendata o butlletes de passatgers. Cadascun d'aquests elements ens serveix, aparentment, de barem per a estudiar les variants citades.

-Així, el terme *visita* correspondria a escales del vaixell en el seu trajecte. Són escasses les naus en aquest apartat: un 1% i totes estrangeres, cotitzant 160 quinzens de billó per aquest dret de visita. Aquest apartat sol anar acompanyat pel de quarantena quan el vaixell en qüestió prové de costes de la Mediterrània Occidental, donant-se la majoria dels casos al mes de setembre, pagant des de 110 a 220 quinzens de billó.

-L'apartat *admissió* sol ser el que major dividends (seguit del de referendata) produeix el port de Dénia. La quantitat pagada, normalment

variava segons el tipus d'embarcació: des dels 8 quinzens que pagava un llaüt fins als 80 que devia satisfer un bergantí. De la importància d'aquest apartat ens dóna una idea el fet que dels 15.629 quinzens de billó ingressats en 1832, quasi la meitat, 7.112, ho siguen en el capítol d'admissions.

-L'apartat sobre concessió de *noves patents* ens mostra quan enganyós pot arribar a ser el document utilitzat com a font per a aquest estudi: en nombroses ocasions apareixen vaixells la patent dels quals és expedida a Dénia (la qual cosa els costava 8 quinzens, si eren llaüts, i 20 si eren bergantins o goletes), sense que això vullga dir ni que l'embarcació ni la tripulació siguen de Dénia⁵. Més encara, un mateix vaixell se'n pot aparèixer diverses vegades amb patent expedida en diversos ports. Exemple d'això seria el llaüt "Virgen Monserrate" de José Servera, que apareix al llibre de registre amb patents expedides a Mallorca, Aguilas, Albunyol... Això ens serveix per a rebutjar aquesta dada com a font per a estudiar l'origen de les mercaderies arribades a Dénia, i a utilitzar, en canvi, com a més fiable l'apartat "última procedencia" com l'origen més probable de les càrregues arribades a port, i poder traçar un mapa de relacions comercials.

-L'apartat anterior es complementaria econòmicament amb la *referendata* de patents (el segon més beneficiós per al port), obtenint-se 6 quinzens per vaixell (fos del tipus que fos), i sent l'expedició d'una nova patent de navegació mesura més excepcional.

-Per a finalitzar amb els apartats contables d'aquest llibre d'entrades, cal destacar el menys rendable: el de butlletes de passatgers, o cèdules de desembarcament. El fet que sols se'n pagassen 22 voltes podria induir-nos a pensar que sols en aquestes ocasions desembarcarien viatgers en la nostra ciutat.

El cas és que en 1832 apareixen 164 vaixells (un de cada cinc aproximadament) amb un passatge total de 359 persones arribades a port, sense saber a ciència certa quantes persones descenderien a terra en eixes 22 ocasions en què es va pagar el dret.

Els viatgers arribats al Raval de la Mar (que en menys d'un lustre s'erigiria en *Lugar de Diana*) havien d'allotjar-se a la part alta de la ciutat intramurs, a una de les dues fondes existents: la

² CAVANILLES, A. J.: *Observaciones sobre el Reyno de Valencia*.

³ MADDOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Histórico-estadístico*, 1847, pag. 575.

⁴ CAVANILLES, I.: *El Puerto*. Revista "Canelobre" nº 9, pag. 104.

⁵ Com a flota dianense podem prendre les dades del lligall 402 de l'A.M.D., referents a l'any 1818: 14 llanxes de pesca valorades en 17.930 quinzens de billó, 4 bombardes, valorades en 55.000 id., i 23 falutxos, valorats en 102.000 id. Una altra dada aproximativa seria el de les 6 llicències de pesca concedides en 1832.

COSTA MAS, J. en el seu llibre *El Marquesat de Dénia* calcula aproximadament 500, el nombre de mariners dianenses.

El nombre de mariners matriculats fou una cosa que sempre vullgué fomentar l'Estat.

MAS Y GIL, L. en *La pesca en Alicante (Ensayo para su historia)* (Edicions de la C.A.P.A. nº 62) ens comenta com a curiositat els mètodes emprats per a fomentar la Matricula de Mar, entre ells una Reial Ordre de 13 de Maig de 1784, amb "la creació de un escudo para ostentarlo en el pecho del marsellés o casaquilla por los matriculados distinguidos en varias campañas de mar con hechos de armas notorios. Consistia en un ancla negra bordada sobre paño encarnado, con bordura ovalada simulando un doble calabrote y dos sables de aborrajados puestos en rotuer con hojas negras y empuñaduras amarillas. Los patrones también tenían acrecentado el emblema con una corona también en amarillo".

més important⁶ de Fernando Pérez al carrer Cop, o la més modesta de Vicente Micó⁷ al carrer de Loreto⁸. D'eixos 146 vaixells citats, allò més normal era l'existència d'un o dos passatgers, podent-se considerar anormal el cas del llaüt "San Jaime", que va arribar al port el 15 de febrer de 1832 patronejat per Francisco Sempere, amb 6 tripulants i patent de navegació expedida a Villanueva, carregat d'oli, i provinent de Cartagena amb 40 passatgers... El fet de no satisfer cap dret per cèdula per a aquestos, ens fa pensar que el seu destí final no era el nostre port.

Tipus d'Embarcacions

La varietat d'embarcacions que apareixen al registre és immensa. Si bé predominen els llaüts, i, a certa distància, els bergantins, apareixen tot tipus de naus: pollacres, místics, lugres, xabecs, pincs, gavarres, fragates...

Tractarem en primer lloc els menys comuns.

Destaca la fragata russa "Ida", provinent de Marsella i carregada de sal, que apareix al nostre port en abril de 1832, amb una tripulació de 15 homes. És un fet insòlit tant per la càrrega (que podria ser utilitzada com a llast, per tal de facilitar la navegació), com per la nacionalitat i empaquet del buc.⁹

—Un altre buc de presència difícil d'explicar és el "Carlos XI", gavarra sueca que apareix en dues ocasions en el port carregada de llast. Potser vingués a carregar aliments o altres moblatges per a algun vaixell de major tonatge que romanqués en alta mar, ja que les gavarres, lentes i voluminoses llanxes de sòlida i ampla construcció, s'utilitzaven bé per al transport coster, bé per a traure d'un buc grans pesos.

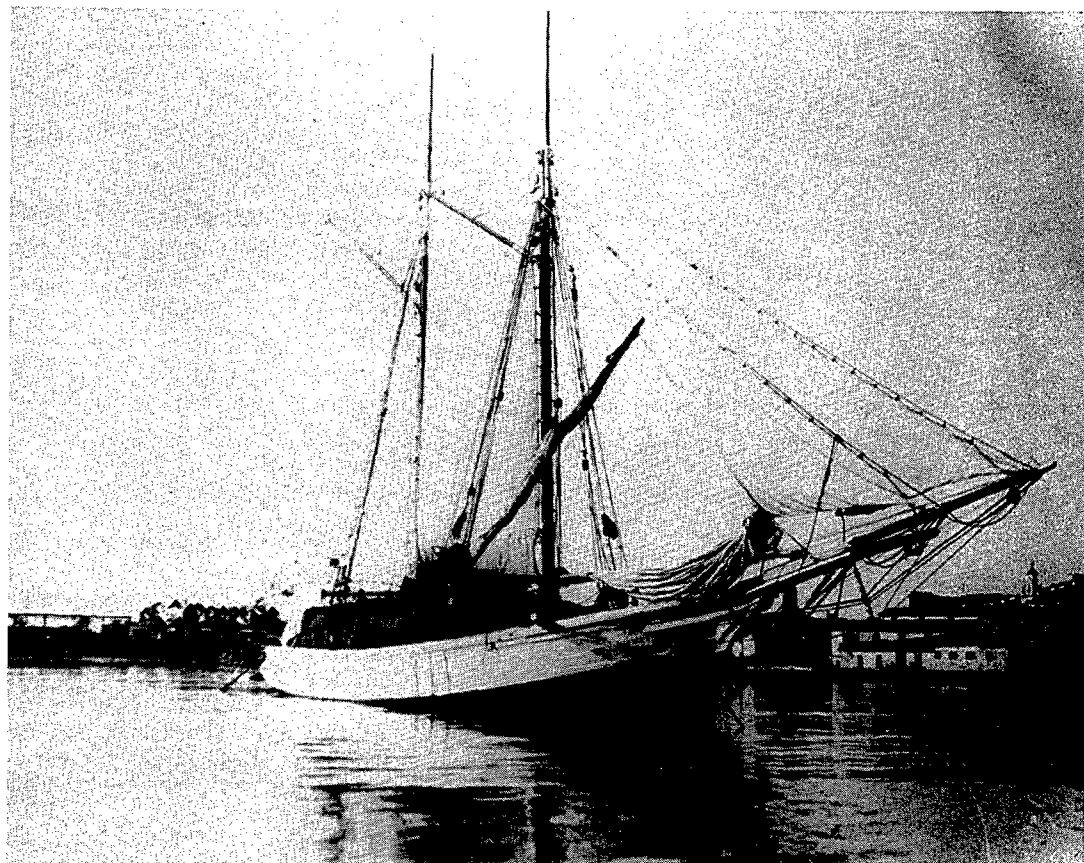
—En aquest apartat de bucs auxiliars, hem de citar els rais o plataformes flotants ("balsas"). Menciona el llibre nou rais al nostre port (d'ells 6 estrangers) que realitzen un total de 27 entrades. Destacarien pel seu nombre d'aparicions els espanyols (8-9 tripulants) "Minerva" de Senti i

⁶ En 1818 va declarar 2.000 quinzens de capital i un benefici de 300.

⁷ En el mateix any que l'anterior va declarar posseir un capital de 1.500 quinzens, que li reportaren uns altres 100 de beneficis.

⁸ Així consta a l'original, que està sense enlligallar. Els viatgers eren corrents en aquestes fondes, ja que sempre estaven plenes, amb 3 i fins 12 persones diàriament. Els allotjats pertanyien en la seua gran majoria a la Governació de Dénia, no especificant quin mitjà de transport van utilitzar. Serien de Piles, Gandia, Vall de Gallinera, Miramar, Beniarjó, Altea, Oliva, sent majoritàriament de la comarca de la Safor o bé d'un radi de 30 kms. al voltant de Dénia. Solien allotjar-se per un sol dia, excepcionalment dos.

⁹ Les fragates eren bucs allargats de gran port, de tres pals, amb cofes i vergues en tots ells.



"San José" de Collado, i el britànic (aquest amb sols 4-5 navegants) "Duke de Wellington" de Briand. Els rais en ocasions (especialment els anglesos) no entraven directament al port, sinó que enviaven una llanxa amb 4 homes. Els britànics arribaven a setembre i octubre (com la majoria de vaixells estrangers i de gran envergadura) carregats de llast: vindrien per panses, que també arribarien a Dénia des d'altres ports de cabotatge, sent Dénia al seu torn lloc d'exportació i centre redistribuïdor. Així, els rais espanyols serien els únics que apareixerien tot l'any, sent les britàniques "temporers".

—Apareix també un tipus de vaixell adaptat a ports difícils: la safata, vaixell petit molt utilitzat en petites badies i arsenals, representat pels francesos (del port de La Nouvelle) "Diligente" i "S. Josef". Vaixell similar i del mateix port seria la tartana "La Joven Paloma", embarcació menor¹⁰ que sols realitzaria un viatge al nostre port.

—Vaixells de pesca adaptats per al comerç (com el llaüt, del qual parlarem més tard) serien el tipus **místic**¹¹ i **lugre**¹², ambdós baixos i de dos o tres pals, els quals també apareixen al nostre port, destacant el lugre "Nuestra Señora del Camino" de 8 tripulants, de San Sebastián, pel seu carregament: ferro.

—Dins de l'apartat de vaixells poc comuns ens trobem amb una bombardera (la "Carmen", de Cadis), embarcació de creus sense cofes, de dos pals, amb veles quadrades, molt comuna a la Mediterrània, però que prompte començaria a escassejar.

—Vaixell ja més comú al port de Dénia seria el xabec, petit vaixell coster, mixte de vela i rem que enarborava tres pals. Els onze xabecs registrats (amb un total de 20 viatges) provenien en la seua majoria de les Illes Balears. Similars al Xabec, però de menors dimensions, seria l'únic pinc¹³ que apareix al registre, el barcelonès "S. Francisco de Paula".

—Entrem ara en el camp de les embarcacions de més empaquet (a pesar de la seua construcció final), les del tipus bergantí, goleta¹⁴ i pollacra.

Les pollacres (quatre en total) són totes espanyoles; no així els bergantins-goletes. En aquest grup, de les 51 naus diferents inscrites, sols quatre eren espanyoles, que apareixerien indistintament tots els mesos de l'any, i les britàniques, que apareixerien de setembre a octubre

(arribant algunes a aparèixer ocasionalment fins a desembre).

Les goletes britàniques solen ser nomenades dues voltes al registre d'entrada. Inicialment amb càrregues molt variades: blat, llast, pansa; i amb patent de navegació estrangera (Terranova, Guernsey, Southampton, Falmouth...), malgrat el fet d'haver recalat abans en ports i (duanes) espanyols. No obstant, posseeixen patent de Dénia quan són nomenades per segona volta, homogeneïtzant les càrregues: ametles i panses. Així, Dénia seria un port més d'embarcament i reexpedició d'aquests productes; el fet que alguns d'aquests bergantins arribassen al port ja carregats parcialment de pansa tant de Xàbia com de Moraira, no volia dir més que Dénia no posseïa l'exclusivitat d'aquest comerç, el qual es repartiria amb altres poblacions de la Marina, ports i productors d'eixos mateixos productes. La Reial ordre de 1876 seria la causant del pas d'eixes naus per altres duanes abans de recalcar en Dénia.

—Finalment el tipus més comú d'embarcació era el llaüt. Era aquesta una nau molt usada a la Mediterrània des de l'Edat Mitjana. Petita, de bastant eslora respecte a la mànega, i aparellant ja vela llatina un poc inclinada cap a la proa. S'utilitzava també per a la pesca del bou per parelles. Les dedicades al comerç de cabotatge eren de major tonatge que les de pesca. De la importància d'aquest tipus d'embarcació al comerç local sols cal assenyalar que les de les 669 inscripcions al llibre de registre d'entrada, 551 corresponen a llaüts..., amb 217 embarcacions amb les més diferents càrregues i procedència (encara que sempre de nacionalitat espanyola).

Els llaüts més actius serien el "Santa Isabel", de Romany amb 20 registres; el "Cuatro Hermanas" de Collado, amb 19; el "S. Antonio", de Martí, amb 17; el "S. Nicolás", de Sentí, amb 14; el "Virgen de Monserrate", de Servera, amb 12... Sobre aquest tipus de naus, de 4 a 8 tripulants, descarregava la major part del comerç que arribava a la nostra ciutat, sent la seua aflluència constant, a diferència del succeït amb els altres tipus d'embarcacions. Eren l'autèntica espina dorsal del comerç marítim dianense. A ells corresponen 3.434 mariners, el 76% de totes les tripulacions entrades al port (4.536 mariners).¹⁶ Cal no oblidar, en parlar de tripulacions, la pre-

¹⁰ La tartana era molt similar a la safata, podent-se-li dir "variant hispana" a aquesta última. Era un tipus d'embarcació menor, de vela llatina i amb un sol pal al seu centre.

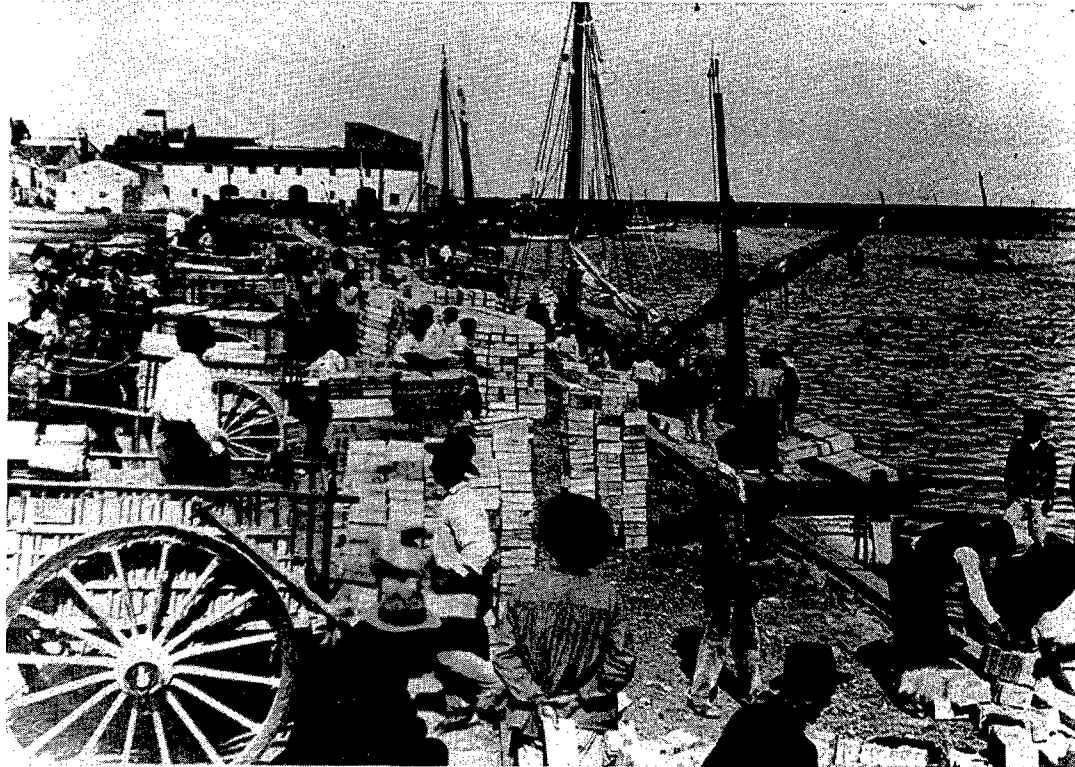
¹¹ El místic era una vaixell de vela, que arborava 2 ó 3 pals i banprés, llargant veles de tipus llatí i floc. Fou molt utilitzada entre els mariners catalans, i també com a guardacostes o petit buc de guerra. Es caracteritzava per la inclinació cap a popa dels pals major i trinquet, sent el segon de major altura que el primer. El messana, més menut, llançava una cangreja.

¹² De l'anglès "lugger", vaixell de cabotatge i pesquer de dos pals, i a voltes tres, usat principalment a França. Era baix, però llarg i de popa aplatada; el tercer pal, que a voltes portava, servia per a arrossegar un aparell de pesca petit.

¹³ Encara que el pinc anava aparellat a la llatina, era característic de la Mediterrània Oriental.

¹⁴ La diferència radicaria en que la goleta era més fina que no el bergantí, i aquest al seu torn, que la pollacra, sent aquesta última la més redona i amb major nombre de tripulants, 10, frontals 8 que eren usuals en les altres.

Es tractava d'un tipus de vaixell de construcció fina, que a més del bauprés, arborava ordinàriament dos pals, trinquet i major, comunment creuats ambdós per vergues i amb una gran vela cangreja per vela major. Podia tenir tres pals.



¹⁵ Quan l'escrivà anotava aquestes goletes angleses les defineix com *escunas*, adaptació fonètica de l'holandès "schooner" emprat per a designar la goleta.

¹⁶ Madoz (op. cit.) dóna per als anys 1844 i 1845 unes xifres de tripulants sensiblement inferiors (la meitat) als calculats per a 1832. Potser degut a l'"interval recessiu" del comerç panser de 1841-44, citat per COSTA MAS, J. (op. cit., pag. 191).

Potser s'hauria de descontar de la xifra obtinguda en els llaüts els 550 mariners citats per COSTA MAS, J. com a formants de la flota mercant dianense de 48 embarcacions de 1806 (pág. 565).

El *Diccionario geográfico-estadístico Hispano-americano* de l'edit. Montaner y Simón, de l'any 1890, ens dóna unes xifres paregudes a les vistes per a 1832: "El puerto tiene un movimiento marítimo anual de 400 buques, unos 100 de arribada y unos 300 que van a cargar pasa, naranja, alemendra, vino y otros productos".

¹⁷ Aquestos 18 mariners poc significaven al costat dels 31 homes que embarcava el falut valencià "El Temido" l'any anterior.

Llaüts al port de Dénia carregant pansa

sència d'un 15% de marins enrolats en vaixells de procedència estrangera. Curiosament, són els llaüts els que ostenten els record de màxima (el "Carolina" de Manuel Peris) i mínima tripulació (el "Sant Antonio" de Juan Bautista Avellà), amb 18¹⁷ i 1 navegants respectivament, ambdós carregats de llast i provinents de València.

En observar les llistes d'entrades de llaüts és curiós detectar el fet de la repetició de noms: abunden els "S. Antonio", "Virgen del Carmen", "Virgen de los Desamparados", "Santo Cristo del Grao", "S. José", "Virgen de la Buena Guía", "Almas del Purgatorio". La majoria amb el nom d'algun sant patró o criatura celestial o religiosa. Destaquen les "Virgenes", a més de les ja citades: "del Rosario", "de los Dolores", "del Loreto", "del Grao", "de la Vista", "de la Merced", "del Mar", "de la Belda", "de los Remedios", "del Pilar"... L'excepció correspon als noms no sacres: "Caimán", "Gaditano", "Brillante", "Las cuatro hermanas".

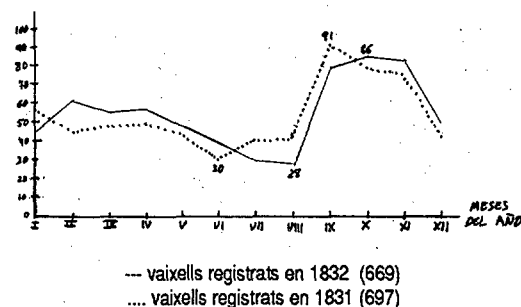
Arribats a aquest punt podríem fer una espècie de "retrat robot" del tipus de nau que recalca a Dénia. Seria un llaüt, tripulat generalment per sis o set mariners, procedent d'algun port del litoral valencià, carregat o bé de llast (per a facilitar l'estabilitat del buc) o bé de productes alimenticis (principalment cereals i panses) o bé de matèries primes per a la construcció o indústria (destacant aquí la fusta). El seu nom, correspondria a alguna de les Verges l'advocació de les quals era tan freqüent en les confraries de mariners; i el seu patró capità posseiria un cognom d'indubtable resonància valenciana: Bosch, Beltran, Morató, Cabrera, Romany, Peris, Sempere, Cardona.... Generalment realitzaven una mitjana de dos viatges a l'any al port de Dénia, i poques voltes portaven passatge, quedant-se al nostre port sols el temps necessari per a realitzar els seus treballs de càrrega i descàrrega, pagant un total de 14 quinzens de billó a la Junta del Port, 8 pel dret d'admissió i 6 pel de referenda de la seua

patent de navegació, que no sempre pertanyia al mateix port, encara que sí a la seua àrea de navegació: la costa Est peninsular.

L'Estacionalitat del tràfic portuari

La diverses vegades citada estacionalitat en l'arribada de vaixells al port queda demostrada en el gràfic següent, comparant els anys 1831 i 1832:

Vaixells registrats



S'observa un manteniment de les entrades durant els primers mesos de l'any, decaent lleugerament en primavera, per a afonar-se en l'estiu, observant un brusc salt a setembre que es manté fins a novembre, decaent de nou a desembre. Grosso modo podem explicar eixe descens del tràfic portuari a l'estiu per la inexistència de la demanda de carbó eivissenc, minva de l'arribada de blat i fusta, així com una menor demanda de productes alimenticis en general. Sols la sal de Torrevella coneix un estiró de les arribades al port de Dénia en aquesta estació.

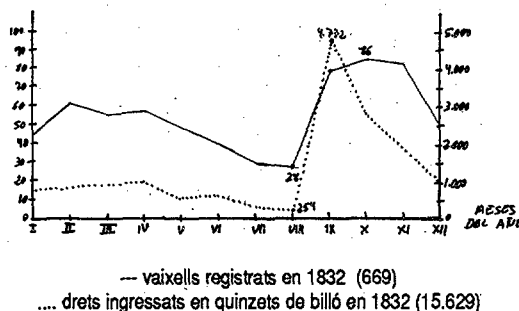
L'espectacular augment de les arribades de vaixells al port a setembre es deu a l'inici de la temporada de la pansa¹⁸, un dels principals productes de l'exportació del nostre port. I d'importació, ja que cal recordar que el 15% dels vaixells que arriben carregats de productes ho fan de pansa (la qual cosa no vol dir que la desembarcassen, sinó que probablement vingueren a completar la càrrega). Un altre producte que apareix al llarg de tot l'any, i que ve a augmentar les seues arribades al nostre port a partir de setembre (després d'un lleuger baixó estiuenc), és el blat, el qual representa el 7'2% dels productes entrats al port.

Si comparem, al seu torn, l'evolució dels vaixells registrats en 1832 amb la gràfica dels

drets ingressats en quinze de billó eixe mateix any, ens sorprendrà el fet del salt espectacular dels ingressos en eixe mes, no sols degut al major nombre d'embarcacions, sinó al tipus d'aquestes, bergantins anglesos, apareixent massivament en aquestes dates i pagant el cànon màxim per visita: 80 quinze de billó i 20 més en cas de renovar patent¹⁹, cosa que era normal.

Vaixells registrats

Drets ingressats en quinze de billó



Sols en el mes de setembre s'ingressaran 4.772 quinze, quasi tants diners com el que s'havia ingressat en el que es portava d'any fins a eixe moment: 5.108 quinze. L'activitat exportadora de pansa dels mesos de setembre a novembre era la que donava vida i importància al port dianense.

Els productes entrats al port

Però ¿quins eren els productes que arribaven a Dénia? La varietat és notable: des de "sardines premsades" procedents de Vigo, passant pel séu, blat, suro, pisa, fins "botes buides" de Gibraltar, cosa que ens obliga a conjuntar les diferents càrregues en quatre grups. Abans d'explicar aquestos grups, cal fer notar que el 31% dels vaixells arribats a port ho feien carregats de llast. El llast era autoritzat pels velers per a augmentar el seu coeficient d'estabilitat baix la vela, i no veure minvades les seues condicions marineres en estar descarregant el vaixell. Aquest llast es col·locava sempre a la part més baixa possible i estaria constituït per pedres, lingots de ferro, sacs d'arena o inclús sal, etc. És a dir, serien els vaixells carregats de llast els que vindrien a embarcar mercaderies dianenses, encara que aquesta possibilitat també es donara en

¹⁸ De mitjans d'agost a mitjans d'octubre.

¹⁹ El cànon per referendata de patent era el mateix per a totes les nacionalitats i tipus d'embarcacion: 6 quinze de billó.

els que ja vinguessen amb altres mercaderies, que d'aquesta manera abaratarien els nòlits en tornar al seu port, si bé desconeixem aquestos càrrecs de torna per ser la nostra font un llibre d'entrades. Encara que apareix el llast al llarg de tot l'any, la major concentració en els mesos autuminals i el fet d'aparèixer en tipus d'embarcacions estrangeres que ja carregaven pansa, ens indueix a pensar que seria aquest (junt a altres fruits del país, com l'ametlla) un dels principals productes exportats.

Fèiem referència a l'agrupament dels productes entrats al port una vegada exclòs el llast (que desapareix així del %). He establert quatre grups, que de major a menor importància serien: productes alimenticis (61'75%), productes agropecuaris utilitzats per a la indústria de construcció (18'75%), productes ja elaborats (10%) i productes minerals per a la indústria o construcció (9'5%).

—Dins del capítol de productes alimenticis destacaria l'apartat dedicat a dolços i fruits secs. Les panses suposaven el 15% del total d'entrades, provinents en la seua majoria de bucs que anteriorment havien recalat a Xàbia o Moraira, amb la qual cosa vindrien a la nostra ciutat per més càrrega, renovant la seua patent en nombrosos casos (especialment les escunes o bergantins anglesos). Pareguda sort correria l'ametlla (4'5% del total d'entrades), afegint-se aquí com a port d'origen; a més dels anteriors, el d'Alacant, que seria el proveïdor de regalèsies, confitures i figues; aquest últim junt amb Almuñécar, proveïdor a més de canyamel.

A continuació segueixen en importància els cereals, la presència dels quals es continua al llarg de l'any²⁰, amb un lleuger augment a partir de setembre. Cal destacar el blat (7'2%), de variada procedència (Almeria, Alacant), i l'arròs (4'3%) en la seua major part procedent de Cullera; menys important la dacsa (de Sagunt o València) i l'ordi. Sumaven els cereals, en total, el 15% de les entrades.

Menor importància tenen les lleguminoses (6'6%), en les quals destaquen les garrofes (procedents en gran part de Calp i Moraira) i els tramussos (Alacant i Port Vendrell), sent menys destacades les faves i fesols.

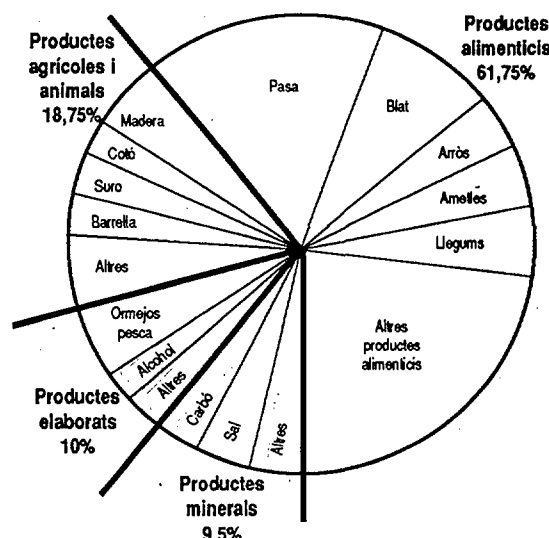
Crida l'atenció l'aparició de vaixells carre-

gats de peix i salades (4% de les entrades), destacant els nombrosos vaixells carregats de sardina, en especial procedents de Vigo amb "sardina premsada"; ens trobem també amb tonyina, anxova, cavalla... El vj va arribar a la nostra ciutat en escassa proporció: el 3'6% (20 vaixells, front a un sol que va arribar amb aiguardent...).

Arriben també cítrics (València, Sagunt, Gandia), si bé amb un volum quasi testimonial. Productes més esporàdics encara dins el capítol alimentici seran l'oli, safrà, cacau, formatge mallorquí, creïlles de Cartagena...

—El segon grup establert corresponia als productes agropecuaris destinats a la indústria o construcció. Destaca el 7'4% de la fusta procedent en la seua immensa majoria de Sagunt, que podria ser utilitzada per a la construcció de naus.²¹ Importants són les arribades de cotó o suro, espart (d'Aguilas) i barrella. La barrella era de gran utilitat en aquesta època, ja que d'ella s'obtenia la sosa i aquesta s'utilitzava per a escaldar el raïm de moscatell, clavellant així la seua pell i afavorint la seua deshidratació.²² El principal port proveïdor de barrella era la Vila Joiosa, secundat

per Torrevella i aquells englobats dins del clima propi del surest.²³ Menys nombroses foren les arribades de productes com el cànem, la brea, el sèu, la cera, la seda o el pal campetx.



²⁰ Encara que disminueix lleugerament la seua importació als mesos estiuencs.

²¹ Cal recoprar els 21 calafats censats en 1829 (A.M.D., llig. 394), encara que MADRÓZ, P. (op. cit.) ens parla de l'estat ruïnós d'aquest sector als anys quaranta...

²² També s'empra el lleixiu en la regió per a l'escaldat. La pansa malaguenya (competidora de la dianense) s'obtidria, en canvi, per simple soleig.

²³ Segons terme acunyat per VILA VALENTI referit a les altes temperatures estiuencs, i suma escassa de precipitacions.

²⁴ CARLOS VALLES, citat per COSTA MAS, J. (OP. CIT., PAG. 566).

EL següent grup en importància corresponia als productes elaborats, en el qual destaca els arreus de pesca (5'4%), seguit de l'alcohol i de productes tan dispars com les mantes (d'Olive, arribades en hivern), dogues, tonells, sabó (de Mallorca), claus, botes buides...

-Finalment, els productes minerals presenten una major homogeneïtat. Destaca la presència del carbó (3'8%), provinent d'Eivissa, als mesos menys càlids; tot el contrari que la sal (3%) que provinent de Torrevella és abundant a juny. Set bucs, provinents de San Sebastián i d'Alacant, són els que proveïren la nostra ciutat de ferro, per sols tres de plom i un de coure.

Cal recordar que tres llaüts portaren pedra al port; aquesta es va destinar als molins de cereals de la comarca i no a la construcció.

La procedència dels vaixells

Encara que s'han citat alguns ports en estu-

diar els càrrecs arribats al de Dénia, convindria estudiar la procedència dels bucs. Cal recordar que sobre la nostra ciutat pesava des del 6 d'abril de 1786 una Reial ordre prohibint "la admisión de primera entrada de géneros y efectos extranjeros por las aduanas de las ciudades de Denia, Gandia y la villa de Vinaroz, quedando solo habilitadas para los efectos y frutos del Reyno".²⁴

Aquesta mesura condiciona fortament el tràfic portuari, limitant-la al tràfic nacional i obligant al comerç estranger al seu pas per la duana més pròxima, que en el nostre cas era la d'Alacant, port del que provenen el 10% de les naus arribades, sent així el nostre principal "partenaire" comercial. I així, dels 14 bucs que arriben directament de ports estrangers,²⁵ 11 ho faran carregats de llast, un d'acer (del port francès de La Nouvelle), un altre de sal (la fragata russa provinent de Marsella) i un altre de botes buides (Gibraltar).

El següent quadre ens donarà una visió clara i ràpida de les procedències:

ORIGEN	% del Total	Ports més destacats
Com. Valenciana	56,25%	Alacant, València, Cullera, Sagunt, Moraira, La Vila Joiosa, Xàbia. ²⁷
Illes Balears	12,5	Eivissa, Maó, Mallorca ²⁷
Principat Catalunya	10	Barcelona ²⁸
Regne de Múrcia	10	Aguilas, Cartagena ²⁹
Andalusia	6,25	Málaga, Almeria ³⁰
Galícia	1	Vigo, Villagarcia
Estranger	4	Gibraltar, La Nouvelle ²⁵

Intents de millora portuària

En iniciar el present article es feia referència al lamentable estat del port, i de les nombroses resolucions per a la seua construcció, constant preocupació de les corporacions municipals dinanenses.³¹

En dates pròximes a l'any estudiat, ens trobem amb un acord de l'Ajuntament, presidit en aquella ocasió pel Governador d'Alacant D.

Bernardo de Borjas Torrins, que en 3 de junio de 1834³² tractava de la que es considerava imminent construcció del port de Dénia "expediente se halla muy próximo a resolución, y se espera de un correo a otro. En virtud de dichas consideraciones creyó su señoría conveniente, y el Ayuntamiento también lo estimó, la formación de una comisión de individuos del comercio de esta ciudad, que con sus luces, celo y experiencia

²⁵ Sis vaixells provinents de Gibraltar, tres de la Nouvelle, dos de Marsella, dos de Gènova, i un de Lisboa.

²⁶ Alacant 10%, València 7'5%, Cullera 5'75%, amb 5% Sagunt, Moraira, La Vila Joiosa i Xàbia. La resta 13%. Total Comunitat Valenciana: 56'25%.

²⁷ Eivissa (5%) era el més important, seguit (amb un 2'5% cadascuna) per Maó i Mallorca. Es repartien el 2'5% restant Ciutadella, Sòller i Andratx.

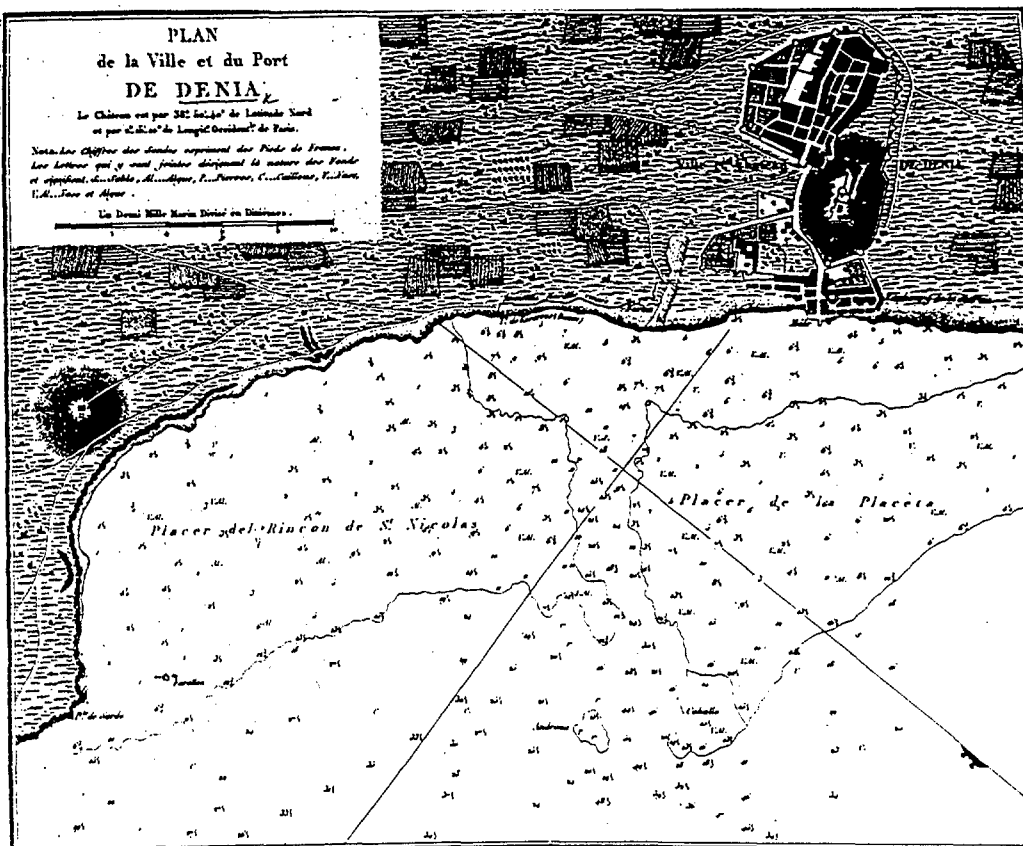
²⁸ Barcelona, amb el 5'5% era el més important; la resta de ports catalans tenia una presència merament testimonial: Salou, Sitges, Port Vendrell, Roses, Tarragona...

²⁹ Monopoli exclusiu d'aquests dos ports, Cartagena 5'5% i Aguilas 4'5%.

³⁰ Tants per cent escassos i quasi testimonials dels ports andalusos tals com Almuñécar, Motril, Cadis, Sevilla, Huelva. Sols destaquem, amb 1'5%, cadascun, Málaga i Almeria.

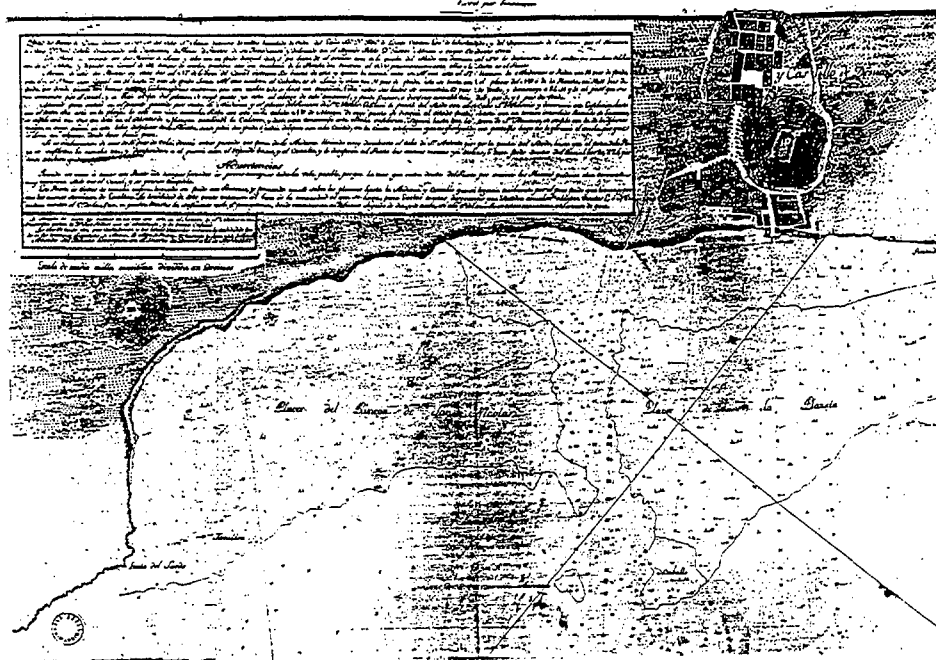
³¹ El continu fracàs de les seues gestions per a la construcció del port podria ser un motiu més que induís al "Raval de la Mar" a constituir-se com a municipi o "lloc de Diana".

³² A.M.D. llig. 341. En el mateix Ple es va tractar de la "construcción de un camino que habiéndose una fácil comunicación con el interior de la provincia y comarcas vecinas, por donde pudiesen recurrir a este puerto los frutos y efectos del interior y viceversa".



Dessiné par l'auteur.

Coupé par l'auteur.



Comparant els plans de Dénia de 1813 i 1837 podem veure la nul·la existència d'obres a la zona del port, a pesar dels citats esforços per a la seua realització. Observe's el canal d'entrada, els placells que el flanquegen, l'obligació als vaixells a passar per on estigueren les antigues muralles, origen de la seua importància militar.

pudiesen concurrir a facilitar todas las ideas y operaciones necesarias tanto a los asuntos relativos al comercio y construcción del Puerto de esta ciudad, como a las ramas industriales de ella y su comarca...³³ ... "En consecuencia fueron llamados por orden de su señoría los señores D. Ignacio Vives, hacendado, D. Vicente Cardona, D. Carlos Morand y D. Vicente Román, todos personas capaces de inspirar la debida confianza por sus conocimientos y conocido patriotismo".

A tall de recapitulació

Després del que hem vist anteriorment, i per a finalitzar l'article, en podem desprendre una sèrie de conclusions:

-El fet d'una activitat comercial important, malgrat eixes greus deficiències estructurals ressaltades pels tractadistes de l'època.

-Era un comerç realitzat en la seua majoria amb ports del Llevant peninsular.

-Destacaven en les entrades els productes alimenticis, especialment cereals i llegums, i albirant-se una important exportació de productes agrícoles del país (panses i ametles), mitjançant bergantins anglesos a l'estranger.

-Temporalitat en l'activitat portuària, passant

de la letargia estiuenca a una febril activitat a la tardor.

-Escassa importància de l'entrada de passatgers pel port, el qual mancava d'infraestructura (hostals) per a rebre'ls.

-Dualitat d'un Raval de la Mar mariner i comercial, front a un "Dalt Dénia" agrícola, dualisme econòmic que influirà en la creació del Lloc de Diana.³⁴

-Predomini de vaixells tradicionals a la Mediterrània Occidental, ambivalents per al comerç i la pesca: els llaüts. Són excepció les embarcacions adaptades a ports i estuaris difícils (safata i tartana), així com els vaixells auxiliars (gavarra, llanxes), que serien necessàries per a un port difícil com el de Dénia. Els bucs de major port eren en la seua majoria estrangers. Es mostraria així un bipolarisme: llaüts i vaixells petits realitzarien un comerç de cabotatge al llarg de tot l'any i goletes i vaixells estrangers aptes per a llargues distàncies apareixerien estacionalment.

-Un impediment per al lliure comerç amb l'estranger de la nostra ciutat ho fou la Reial Ordre de 1786, obligant a canalitzar-lo través de la duana d'Alacant.

-Fracàs continu de les corporacions locals en el seu intent de construcció del port. Un agravi més per a la separació del Raval.

³³ L'elecció de destacats membres del comerç local com a encarregats de la comissió que regís les obres del port és lògica "siendo el comercio el que paga dichos arbitrios con los cuales se ha sobrecargado voluntariamente para llevar a cabo las obras necesarias de este puerto".

³⁴ CALVO, J. *El Pueblo o Lugar de Diana*. Revista "Cane-lobre" nº 9, pag. 106.

³⁵ Encara que llats excepcions a eixa Reial Ordre podrien donar-nos a entendre el contrari, cal que malisem. La sal de la fragata russa provinent de Marsella podria entendre's com a llats; les botes buides que arriben de Gibraltar difícilment poden prendre's com a comerç, i l'escrivà potser pretenia destacar amb aquesta nota com anava de buit el vaixell. Sols el vaixell carregat d'acer de La Nouvelle escamotejaria eixa Reial ordre.

