

Jadis simple havre de pêche de la côte méditerranéenne espagnole, le port de Dénia a connu au XIX^e siècle une grande prospérité avec l'exportation des raisins secs. Mais ce qui a fait sa fortune a aussi failli causer sa ruine. Un désastre évité notamment grâce au tourisme de villégiature et à la proximité des îles Baléares.

LE FABULEUX DESTIN de Dénia

par Martine Garry

Située sur la côte méditerranéenne du Levant, à égale distance de Valence et d'Alicante, Dénia, capitale de la Marina Alta, surprend par l'étendue de ses espaces portuaires au regard de sa population de quarante-cinq mille habitants. Cet important pôle touristique espagnol, encadré, au Nord, par un littoral très urbanisé et, au Sud, par une splendide réserve naturelle à la côte dentelée d'abrupts caps rocheux, a connu par le passé un étonnant destin.

Probablement appelée *Dinium* puis *Dianium* au temps des Romains, qui la placent sous les auspices de la déesse Diane, et *Daniya* à l'époque musulmane, Dénia a vu passer les marins phéniciens, grecs ou carthaginois qui commerçaient en Méditerranée. Elle a aussi connu la colonisation romaine au III^e siècle avant Jésus-Christ, et celle des Arabes, qui l'ont occupée durant cinq cents ans, à partir du VIII^e siècle. La forte empreinte de ces derniers, toujours lisible aujourd'hui, se retrouve dans la toponymie, le vocabulaire, l'architecture, les systèmes de culture et d'irrigation, l'artisanat ou la gastronomie. La Daniya musulmane a vécu une période de splendeur au X^e siècle, au point d'être élevée au rang de *taïfa* (royaume); sa puissance s'étendait alors de la Marina Alta jusqu'à Alicante et comprenait une partie de Murcie et les îles Baléares. Le château d'origine arabe qui surplombe la ville rappelle ce riche passé.



Le port de Dénia au début du XX^e siècle. Les pêcheurs ont alors adopté majoritairement les *laúdes* et les *faluchos*, des barques à voile latine de 6 à 8 mètres de longueur.

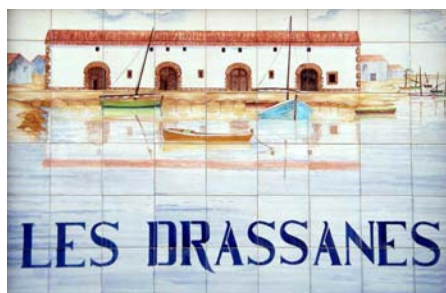




Encore aujourd'hui, le quartier des pêcheurs abrite un ancien édifice de 48 mètres de long sur 13 mètres de large, comportant des portes à arcade, où aurait été construite une partie de la flotte de guerre musulmane. Transformé au fil des ans, l'actuel bâtiment, qui date du XVI^e siècle, après avoir servi d'arsenal et d'entrepôt, abrite maintenant un hôtel et un restaurant. Il ne reste rien en revanche du prestigieux arsenal arabe du X^e siècle de Dénia, qui était connu dans toute la Méditerranée occidentale.

Dans le golfe de Valencia, seule Dénia offrait un abri relativement sûr en cas de mauvais temps. Ce refuge naturel va permettre à la pêche, au bornage et au cabotage de s'y développer et d'irriguer économiquement la région. Jusqu'à la construction tardive de deux digues (lire encadré page 43), le vaste plan d'eau naturel, peu profond mais défendu par une ceinture de hauts-fonds, restait cependant d'accès difficile en raison de l'étroitesse de son chenal d'accès sinuant entre bancs de sable et rochers.

À l'embouchure du *rio* Molinell, au Nord de Dénia, on traquait le thon pendant sa migration, en juin et juillet, grâce à l'aménagement d'une immense madrague, technique pratiquée à cet endroit depuis le XVII^e siècle. Souvent complétées par des installations de salaison, ces pêcheries de dimensions considérables ont longtemps



En haut : le quartier des pêcheurs vers 1913, avec en enfilade la rue du Pont qui mène au château. Les bateaux sont mouillés à la méditerranéenne, le nez à quai et une ancre à l'arrière.

Ci-dessus : azulejos figurant le port de Dénia et son ancien arsenal aux portes cintrées d'origine musulmane.

fourni une activité importante sur ce littoral : vers 1777, on comptait huit madragues depuis Tortosa, au Nord, jusqu'à Cartagena, au Sud.

BOTES, GUSIS, LAÚDES, FALUCHOS AU MOUILLAGE OU HALÉS SUR LA GRÈVE

À Dénia, comme à Jávea, le port voisin, ainsi que dans toute la région, la pêche de subsistance est une activité très ancienne. En raison du manque de communications terrestres dans cette zone de montagnes,

qui enchérit le prix des denrées venues du reste de la province, la pêche côtière est essentielle pour nourrir la population. Au début du XIX^e siècle, elle est pratiquée à bord d'une flottille composée de petites embarcations de différents types. Parmi ces bateaux de construction locale, on trouve des *botes* à étrave courte sans capian, souvent grésés en *martel* (avec une voile latine au point d'amure tronqué), mais aussi en *balandra* (avec une grand-voile à corne et un foc amuré sur l'étrave). La longueur de ces bateaux, qui déplacent moins d'un tonneau, s'échelonne entre 12 et 20 pans (de 2,60 à 4,40 mètres, 1 pan équivalant à 22 centimètres dans la région de Valencia). Les autres embarcations utilisées par les pêcheurs sont les *gusis*, bateaux à voile latine dont l'étrave est dotée d'un capian; les *laúdes*, unités plus grandes (de 20 à 34 pans) gréant une voile latine et une polacre (foc); les *faluchos*, unités de 6 tonneaux à faible tirant d'eau, dotées d'un petit pontage à l'avant, qui pratiquent la pêche en bœufs.

Toutes ces barques sortent à la journée, ne s'éloignant pas à plus de 2 ou 3 milles de la côte. Leur fond plat, défendu par trois petites quilles d'échouage, permet de les haler à l'occasion sur la grève – pour un carénage ou en prévision d'un coup de vent – à la force des bras ou à l'aide d'un treuil.



Grâce à l'arrivée du chemin de fer, en 1884, l'acheminement du poisson vers la capitale et l'intérieur du pays est plus rapide. Alors, la pêche en bœufs, facilitée en hiver par les vents frais, se développe et les bateaux qui la pratiquent s'agrandissent. Faluchos et laúdes gagnent en puissance, pouvant atteindre jusqu'à 60 pans (13,20 mètres). Cette

flottille perdue au XX^e siècle : avant la guerre civile, on dénombre deux cents embarcations de pêche dans le district de Jávea-Dénia, dont quatre-vingt-sept seulement sont motorisées. Après le conflit, c'est le déclin : en 1955, on ne compte plus que quinze embarcations qui pêchent encore à la voile et trente-cinq à la rame!

Ci-contre : avec leur fond plat et leurs quilles d'échouage, les grandes barques peuvent être halées sur la grève pour des travaux d'entretien.
Ci-dessous : retour de pêche au tout début du XX^e siècle. Aussitôt démaillé, le poisson du jour est expédié vers les grandes villes grâce au chemin de fer.

LE PORT DOPÉ PAR LE SUCCÈS DU RAISIN SEC

Dénia est aussi un port de commerce. Contrairement aux unités de pêche, souvent tirées à terre, les borneurs viennent mouiller à l'intérieur du port naturel, dans sa partie la plus profonde nommée la Caldera. Les bateaux qui se livrent à cette activité sont souvent des laúdes, mais le port est aussi fréquenté par des bombardes, des brigantins, des polacres, des *jabeques* (balancelles), des *mistics* (autre bateau à trois voiles latines), ou des *quillats*, grandes barques à voile latine caractérisées par leur carène en V profond.

Le port de commerce va connaître un grand bouleversement au début du XIX^e siècle, avec le développement intensif de la culture du raisin dans la région. Stimulés par les bénéfices qu'ils peuvent tirer de son négoce, les habitants n'ont plus qu'une obsession : le produire, le faire sécher et l'exporter dans l'Europe entière par la voie maritime. Le littoral agricole compris entre Gandia et Alicante voit affluer quantité d'immigrants qui se livrent ainsi avec ardeur à la culture du raisin. Le vignoble occupe alors presque la moitié de la surface cultivable de la région, au détriment des cultures traditionnelles méditerranéennes, comme celles du blé, des olives ou des agrumes. La culture du *moscatel* (muscat) est la plus répandue autour de Dénia et connaît son apogée durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

RIEN DE MIEUX QUE LE VALENCIA POUR TRUFFER LE PLUM-PUDDING!

La préparation du raisin sec de la Marina Alta – que l'on appelle *pasa* ou *valencia* – repose sur un procédé hérité de l'occupation arabe : avant de les faire sécher sur des treillis de joncs exposés au soleil, les grappes sont plongées dans de l'eau bouillante. Le valencia entre notamment dans la composition du plum-pudding. La qualité de ce raisin sec ainsi que son prix abordable vont ainsi lui assurer un débouché sur le marché londonien : en 1840, l'Angleterre en a importé 176 000 quintaux!

À mesure que se développe ce trafic, les bateaux de pêche cèdent peu à peu la place aux caboteurs et la ville se métamorphose: c'est le sacre de Dénia, dont l'essor urbain repose essentiellement sur ce commerce. Peu de villes ont autant lié leur destin à un seul produit, comme le firent Jávea et Dénia au temps de leur splendeur. Par la grâce de cet étonnant négoce, la seconde moitié du XIX^e siècle voit s'établir dans ces deux villes une société bourgeoise et cultivée. Dénia se donne des airs de capitale régionale avec son théâtre et ses cafés, où se rencontrent médecins, avocats, représentants consulaires, négociants, consignataires, armateurs et agents de compagnies étrangères.

Parallèlement, des activités annexes voient le jour: des artisans – menuisiers, imprimeurs, lithographes – fabriquent et décorent minutieusement les caisses et cagettes de conditionnement du raisin sec, quand ils n'habillent pas celui-ci de dentelles en papier doré. On confectionne également des barils pour le transport du muscat frais. Entrepôts, fabriques de caisses et d'emballages s'installent dans la zone urbaine nouvellement agrandie. Tout un peuple d'autorités portuaires, douaniers et agents administratifs s'établit à Dénia pour contrôler et enre-

gistrer les mouvements des navires et leur fret. La construction navale connaît aussi une activité accrue (lire encadré page 42).

**L'ANGLETERRE FAIT MAIN BASSE
SUR LE NÉGOCE DU RAISIN**

À mesure qu'il se développe, ce négoce échappe à la région productrice pour tomber dans le filet du capitalisme britannique. Les firmes anglaises assurent bientôt le contrôle du marché, depuis la récolte du raisin jusqu'au transport de la pasa. La Wholesale Society, dont on peut encore lire les initiales sur la façade d'un ancien entrepôt, accapare une grande partie de la production. De son côté, la compagnie de navigation



McAndrew, qui a ouvert des comptoirs dans toute la péninsule, installe une succursale à Dénia en 1864. Elle acquiert vingt-sept nouveaux vapeurs, jaugeant de 600 à 700 tonneaux, qui sont enregistrés en Espagne pour l'exportation des fruits. Le boom est tel que de nombreux négociants anglais – Swan, Rowley, Cosmelli – viennent s'établir à Dénia avec leur famille. La colonie est suffisamment nombreuse pour que ses morts – le choléra sévit encore en ce temps-là – soient enterrés à part, dans un champ que le gouvernement britannique rachètera plus tard...

En dépit de cette domination anglaise, Dénia a aussi ses marins – pilotes, patrons de barques –, ses armateurs et ses bâtiments de commerce. En témoignent trois portraits de navires conservés au musée d'Ethnologie de la ville, qui représentent le *Lira de Saffo*, le paillebot *Iris*, patron Lorenzo Aranda, et le brigantin *Soberano III*, patron José Morla. On sait aussi que la maison Bolufer, de Jávea,

Ci-contre: portrait du *Lira de Saffo*, brick-goélette de Dénia, peint par Louis Roux à Marseille en 1881.

Ci-dessous: trois-mâts barque mouillé en baie de Dénia dans les années 1920.



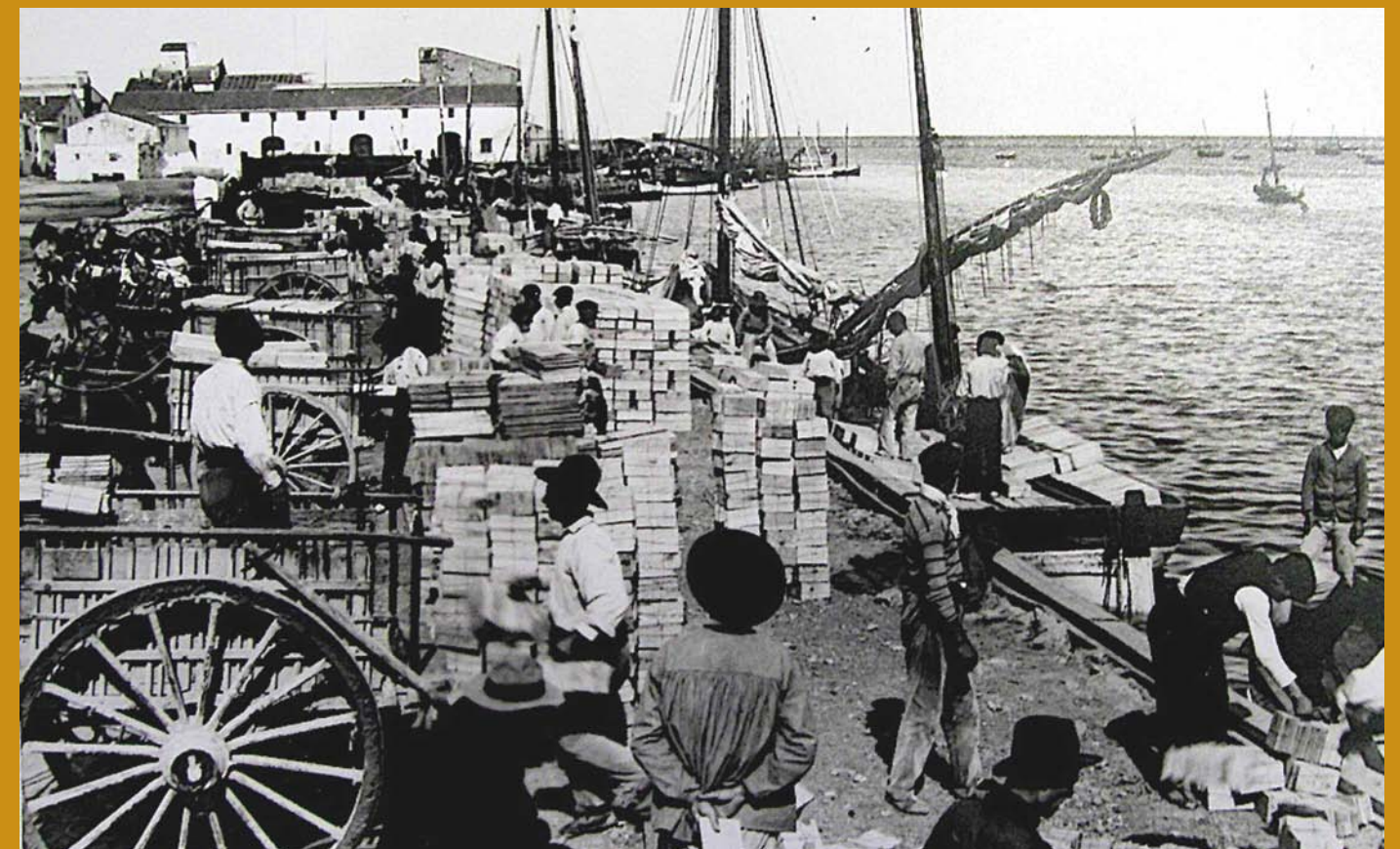
La production du raisin

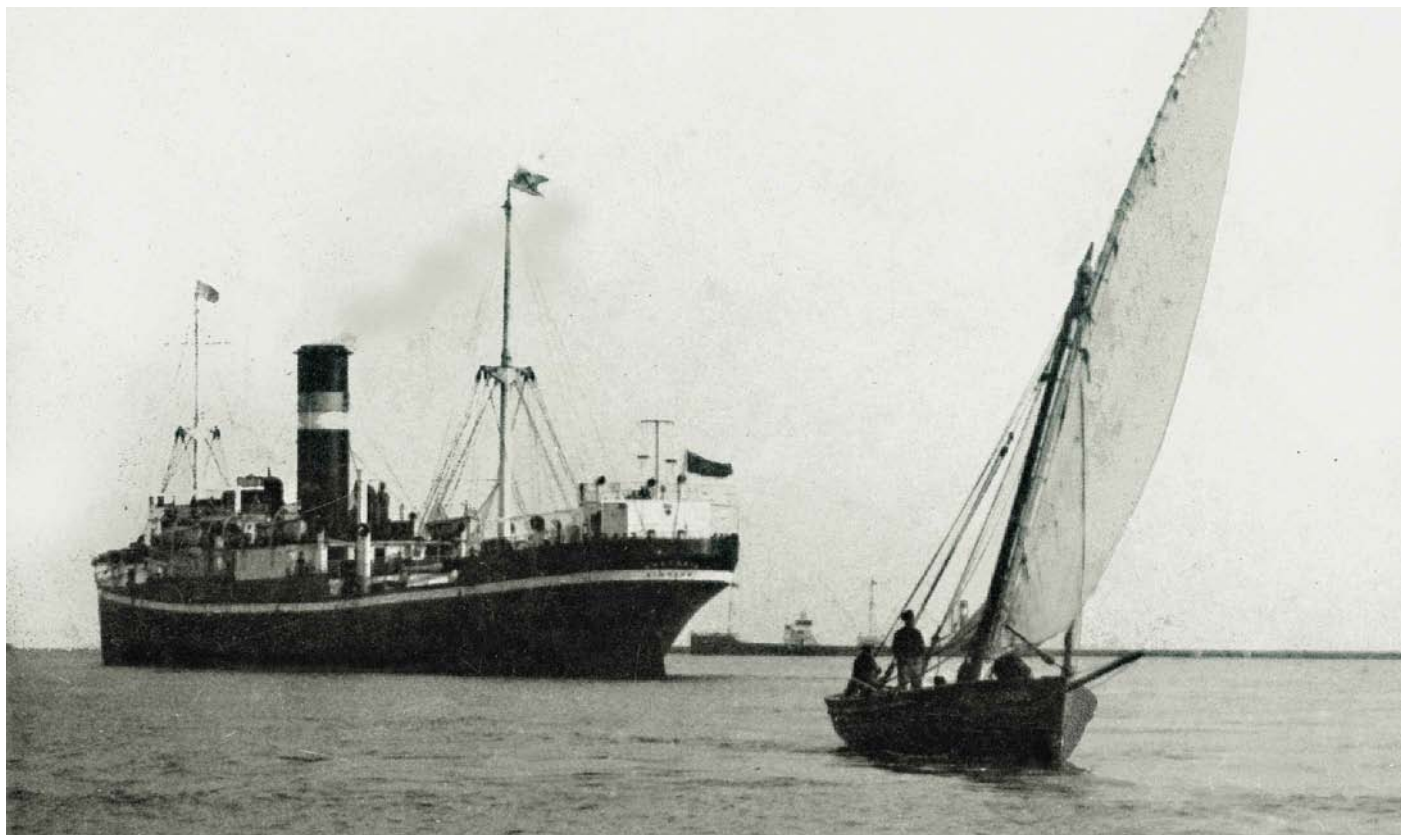


À gauche: après avoir été ébouillanté, le raisin est mis à sécher au soleil sur des treillis de joncs.
Ci-dessus: à l'intérieur d'un magasin, femmes et enfants s'emploient à trier et emballer la *pasa*, le raisin sec qui sera exporté dans le monde entier.

Ci-contre: une cagette d'emballage du raisin sec, également appelé *valencia*.

Ci-dessous: chargement des caisses de raisin sec à bord des laüdes qui font la navette entre le port et les navires mouillés en baie.





Ci-dessus : un laúd faisant office d'allège vient de transborder sa cargaison sur un vapeur. Il peut s'agir de raisin, mais aussi de soude, autre produit local très prisé en Europe pour la fabrication du verre et du savon.

Ci-dessous : les caisses de pasa en provenance de Dénia s'empilent sur un quai du port de Liverpool. La Grande-Bretagne est le plus gros importateur de valencia.



arme à partir des années 1870 quatre voiliers de 25 à 40 mètres de long. Chargés de raisin sec et autres denrées agricoles, ceux-ci réalisent de fréquents voyages à Cuba et aux Philippines, d'où ils ramènent essentiellement les précieux bois d'Amérique, ainsi que des produits coloniaux comme le café et le sucre.

Durant cette période de prospérité, la route du raisin sec est empruntée par de nombreux navires marchands européens. Le port de Jávea étant trop exigü pour accueillir ces grands bâtiments, c'est surtout Dénia qui profite de l'aubaine. Entre 1837 et 1880, le trafic commercial maritime triple, croissant au même rythme que la production du raisin, dopée par l'introduction d'engrais dans les cultures. La famille Morand, qui arme sa propre flotte de goélettes et de brigantins et construit un vaste entrepôt à Dénia à la fin du XIX^e siècle, importe du Chili les premières cargaisons de nitrate pour amender les terres et exporte en Angleterre de grandes quantités de raisin sec.

LA PASA S'EXPORTE DANS LE MONDE ENTIER

L'exportation de la pasa fait à bord de grands voiliers de cabotage jusqu'aux années 1870. Ensuite apparaissent les voiliers mixtes et les vapeurs. Ces derniers sont souvent des bâtiments de fort tonnage battant pavillon britannique. Ils livrent le raisin à Londres, Liverpool, Bristol, Glasgow, Newcastle ou Manchester, puis reviennent en Méditerranée chargés de charbon et de produits manufacturés. L'Angleterre est alors le principal importateur de raisin sec, un produit apprécié notamment par la classe ouvrière pour sa richesse calorique et son prix relativement modique. Toutefois, Dénia exporte aussi son valencia au Danemark, en Norvège, en Suède, en Russie, en Allemagne, aux États-Unis, sans oublier la France. Pour l'Hexagone, les ports de Marseille et de Sète sont les principaux importateurs et redistributeurs de raisin sec, avec Bordeaux et La Rochelle pour l'Atlantique, et Le Havre pour la Manche et la mer du Nord.

Du mois d'août au mois de décembre, les navires, dont certains ont déjà relâché dans d'autres ports espagnols, viennent mouiller en rade pour prendre leur cargaison de raisin sec. L'arrivée des premiers bateaux et l'ouverture des entrepôts marquent le début d'une période de grande activité qui va durer quatre mois, 90 pour cent de la production annuelle étant exportés avant Noël.

Une grande partie de la population – Dénia compte alors huit à neuf mille habitants – est occupée au travail de la pasa. Le tri et l'emballage du raisin sont le plus souvent assurés par des femmes. Des centaines de caisses empilées dans une noria de charrettes tirées par des ânes sont acheminées vers les allèges, que leurs patrons conduiront jusqu'aux navires.



À Marseille, déchargement des oranges d'un paillebot espagnol. Quand la production du raisin s'est effondrée, Dénia s'est reconvertie dans la culture des agrumes.

Côté méditerranéen, le cabotage n'est pas moins intense, qui concerne tous les ports de la côte espagnole, y compris la desserte des Baléares, mais aussi ceux d'Afrique du Nord et du golfe du Lion. À la fin du XIX^e siècle, la flotte des caboteurs est très diversifiée : si les *balandras* à *mitjana* (voile de poupe) et les grands laúdes sont les plus nombreux, les douanes de Dénia enregistrent également des polacres, des goélettes, des jabeques – surtout pour le trafic avec les Baléares – et, plus tardivement, des paillebots.

PATATRAS ! LE PHYLLOXÉRA PASSE À L'ATTAQUE

Tout à une fin. L'euphorie engendrée par le boom du raisin sec s'écroule brusquement. Le coup de tonnerre éclate dès les premières années du XX^e siècle. Deux fléaux s'abattent alors sur le valencia : d'une part la concurrence féroce des raisins secs produits ailleurs à meilleur prix, d'autre part la propagation dramatique du phylloxéra, qui, comme en France, va détruire la culture qui a fait la fortune de la région. Les vignobles sont condamnés. L'effondrement de la production quasi exclusive de la pasa anéantit l'économie locale, touchant à la fois le monde agricole et maritime. Le marasme s'installe.

Pour en sortir, les paysans se tournent vers d'autres cultures, comme celle de l'orange, déjà présente dans la région en 1880, mais aussi du riz, des amandes, des olives ou des oignons.

La crise engendre un exode rural important. Au port de Dénia, des foules de journaliers embarquent à bord des vapeurs de ligne, notamment à destination de l'Algérie. La Grande Guerre n'arrange rien, qui paralyse le transport maritime et singulièrement l'exportation des produits du terroir. Ensuite le trafic reprend, mais Dénia, sans doute trop affaiblie économiquement, ne joue plus un rôle important dans le commerce maritime : ce sont les ports de

Gandia et Valencia qui deviennent les grands centres d'exportation d'agrumes. En outre, le transport des produits agricoles se fait de plus en plus par la voie terrestre. Les derniers caboteurs à voiles – désormais dotés d'un moteur auxiliaire –, essentiellement voués au transport des oranges, disparaissent à la fin des années 1950.

De son passé glorieux, Dénia garde cependant une trace : le travail du bois. L'exportation du raisin sec avait en effet généré tout un réseau de scieries et de menuiseries œuvrant au conditionnement de la pasa, à quoi s'ajoutait aussi la construction navale. Tout cela nécessitait beaucoup de bois, que l'on importait d'Amérique, de Scandinavie ou du Portugal. Devenue inactive après la

chute de la pasa, une partie de la main-d'œuvre qualifiée de cette filière va se recycler, dès 1904, dans la production de jouets en bois, dont des modèles réduits de bateaux. Un artisanat local qui perdure encore aujourd'hui.

LA NICE ESPAGNOLE

SE RECONVERTIT DANS LE TOURISME

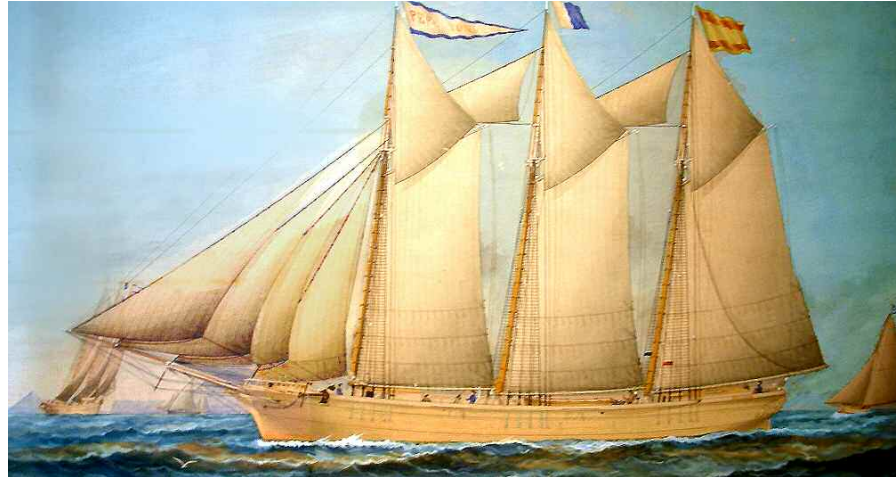
Toutefois, la véritable reconversion de Dénia se fera plus tard, au milieu du XX^e siècle. C'est alors que naît l'idée de faire de ce port un lieu de villégiature. Misant sur sa température hivernale agréable et sur le passé cosmopolite de la cité, les autorités rêvent de faire de Dénia la « Nice espagnole » ! Cette vocation s'affirmera vraiment dans les années 1960 avec le développement du tourisme international.

Dans cet élan, le port se trouve aussi une nouvelle vocation grâce à la proximité des îles Baléares. En 1989, la compagnie Baleària ouvre la ligne Dénia-Ibiza, qui va pouvoir profiter d'infrastructures portuaires alors sous-exploitées en raison de l'effondrement du commerce. Ce trafic de voyageurs ne cesse de monter en puissance et contribue pour une large part au dynamisme actuel du port. Cette ligne fait de Dénia le premier port à passagers de la Communauté valencienne, ses grands ferries embarquant chaque année quelque quatre cent mille voyageurs, à raison de trois départs quotidiens. Et le port entretient également un trafic régulier de marchandises avec l'archipel.

La flotte de pêche connaît aussi un nouvel élan. Spécialisée dans le poisson frais, elle compte désormais trente-cinq unités. Ce sont des palangriers ou des fileyeurs pratiquant la pêche côtière avec un équipage de deux ou trois marins. Mais aussi des senneurs pêchant le *pescado azul* (poisson bleu), tels sardine, anchois ou maquereau, avec un équipage de cinq hommes. Et des chalutiers de 15 à 20 mètres, armés par quatre ou cinq hommes et pêchant le *pescado blanco* (poisson blanc) comme le colin, ainsi que la sole, le congre, ou la fameuse *gamba* (crevette rose) de Dénia. Ces bateaux travaillent dans les eaux d'Ibiza et reviennent en fin de journée vendre le produit de leur pêche à la criée.

Outre le port de pêche encore très actif et le port de commerce dopé par le trafic des ferries avec les Baléares, Dénia revendique enfin une vocation plaisancière. Le premier club nautique de la ville fut créé

La construction navale



Ci-dessus: le paillebot *Pepe Tono*.
Ci-dessous: gril de carénage du Varadero.



A Dénia comme à Jávea, le port voisin, les charpentiers – comme Manuel Vallatta, Francisco Cabrera, José Domenech, Antonio Mari Senti, Vicente Gravila, José Tur Morello ou Bartolomé Moll... – construisent ou entretiennent à même la grève des bateaux de tous types et de toutes dimensions. Cette activité est particulièrement dynamique au moment du boom de la *pasa*. C'est ainsi que l'armateur José Antonio Bolufer fait construire sur la plage de la Grava, à Jávea, un paillebot de 40 mètres. Antonio Mari Senti, de Dénia, et Jaume de la Tabaira, de Teulada, sont chargés de ce chantier. Lancé en 1877, ce navire de 300 tonneaux baptisé *Pepe Tono* navigue jusqu'au début du XX^e siècle, notamment sur la ligne des Amériques. Au début de ce même siècle, sur la grève de Dénia, un autre paillebot est mis en chantier par le charpentier Chimolon. En 1927, vingt-trois des bateaux immatriculés à Dénia y ont été construits. Cinq ans plus tard, le port compte encore huit chantiers, qui emploient vingt-quatre personnes, et l'on dénombre une quarantaine de calfats en 1944.

Il ne reste plus aujourd'hui qu'un seul constructeur naval à Dénia : les Astilleros (chantiers) Noguera. Récemment rebaptisé Varadero port Dénia, cet établissement est installé sur le quai

de la Pansa (le mot valencien de la *pasa*)... tout un symbole ! Il a été fondé dans les années 1940 par Manuel Noguera, mais n'était alors qu'un simple atelier de mécanique. Répondant à la demande des pêcheurs, l'entreprise se diversifie bientôt dans la construction navale. Pendant deux décennies, le chantier lance ainsi quelque soixante-dix bateaux en bois, notamment plusieurs unités hauturières pour des campagnes de pêche au Sénégal. En 1965, quand les fils du fondateur intègrent l'établissement, les Astilleros Noguera s'ouvrent au marché de la plaisance.

Dirigé depuis 1974 par Francisco Noguera, surnommé « Paco », le chantier occupe aujourd'hui une surface de 28 000 mètres carrés. Il assure la maintenance et le renouvellement de la flotte de pêche – de la conception au lancement – ainsi que son outillage, comme les treuils très sophistiqués qui font la fierté de la maison. Ses installations permettent de sortir de l'eau des unités allant jusqu'à 90 mètres de long, 25 mètres de large et 6,50 mètres de tirant d'eau. C'est ainsi que se côtoient sur ses cales remorqueurs, grands yachts de luxe et chalutiers. « Si mon père voyait cela, il mourrait une seconde fois ! » s'exclame Paco, un septuagénaire qui espère qu'une troisième génération prendra bientôt la relève. ■



dans les années 1920 et dispose aujourd'hui encore de ses propres pontons. Quatre zones du port totalisant deux mille deux cents anneaux sont désormais vouées à la seule plaisance. Le port a donc clairement misé une bonne part de son avenir sur l'industrie du loisir, un marché que le phyl-

loxéra ne pourra pas menacer. Cet ensemble d'activités confère à Dénia un caractère fortement attractif sur le littoral méditerranéen. À l'image de Diane, son égérie, la ville a connu bien des tourmentes... mais, on le sait, les déesses, même blessées, ne meurent jamais ! ■

Le port de Dénia aujourd'hui. Les môles, achevés tardivement alors que le commerce du raisin sec commençait à s'essouffler, protègent désormais les grands ferries qui assurent le transport des touristes séjournant aux Baléares.

Un aménagement tardif

Avant même que le trafic du raisin sec n'assure sa prospérité, le port de Dénia a fait l'objet de projets d'aménagements. La première étude de port artificiel, protégé par une digue Sud et une digue Nord enracinée sur la pointe rocheuse du Raset, remonte à 1802. Il s'agit alors d'intéresser l'État à l'amélioration du port comme point de connexion stratégique de la péninsule avec les îles Baléares. Cette intention prophétique restera pourtant lettre morte. Tout au long du XIX^e siècle, nombre d'autres projets se succèdent, mais aucun ne se concrétise. Les navires ne disposent alors d'aucun quai où embarquer et débarquer leur cargaison. Mouillés sur rade loin des entrepôts, ils doivent recourir

à des allèges. Pour ce trafic portuaire, les négociants arment une flottille de *balandras*, *laúdes*, *lanchas*, *chalanas* et autres petites embarcations locales qui assurent la navette entre la terre et les navires, à la voile ou à la rame. L'aménagement du port ne débute qu'en 1898, alors que le commerce de la *pasa* cherche de nouveaux débouchés. Quand les premiers épis de charge sont enfin inaugurés, ils sont déjà obsolètes, les vapeurs ayant grandi et nécessitant de nouveaux équipements. En réalité, les travaux vont s'éterniser. Commencés cent dix-huit ans après la rédaction du premier projet, ils ne s'achèveront pas avant... 1998. Au lieu des dix années prévues, un siècle aura été nécessaire pour venir à bout du chantier ! ■

Remerciements: Archivo municipal de Dénia, Rosa Seser, Joan Carles, Lidia; Biblioteca valenciana, Rosa Olmedo; Museu etnològic de Dénia, Josep Gisbert Santonja; Museu Valencià d'etnologia, Salvador Calabuig i Sorti; Autoridad portuaria puerto de Dénia, Félix León; Varadero port Dénia, Francisco Noguera.

Bibliographie: Juan Ferrer Marsal, *El Puerto de Dénia*, 1994. Rosa Seser Perez, *Catálogo del fondo de la ayudantía de marina de Dénia y Jávea*. José Costa Mas, *Produccion y comercio de las pasas de Dénia*, 1974. Emilio Sanz de Bremond, *Historia de Dénia 1881-1980*, 1978. D. Roque Chabàs Lloréns, *Historia de la ciudad de Dénia*, 1874. Javier Calvo Puig, *Agricultura, industria y comercio en la Dénia del siglo XIX*, 2003. Josep Gisbert Santonja, *El Port de Dénia, cent anys & dos milennis*, 1998. Fundació Cime, *Xàbia y el comercio de la pasa en siglo XIX*.