



ALLEGRO MA NON TROPPO

Leyendas y tradiciones a la orilla del mar



Juan V. Martín Devesa
Historiador

El investigador y divulgador alteano Francisco Martínez y Martínez (1865-1946) recopiló a principios del siglo XX buena parte de las expresiones populares, tradiciones y costumbres, refranes, sucesos y leyendas que contaban los marineros de Altea. Sus primeras investigaciones se publicaron en 1912 en una gran descripción de las formas de vida y costumbres de la comarca de la Marina bajo el título de **Coses de la meua terra**. Entre todas las leyendas y cuentos, más de cincuenta, quiero destacar la que lleva por título **Viaje prodigiós**.

Cuentan que una mañana un marinero llegó a la playa donde estaba varado su *llaut*. Cuando fue a echarlo al mar se dio cuenta de que todavía estaba mojado a pesar de haber estado toda la noche fuera del agua. Varios días después ocurrió lo mismo, hasta que se convirtió en costumbre. Empezó a sospechar que alguien más estaba usando su barca y así, una noche, se escondió dentro de esta con la intención de sorprender al ladrón. A medianoche notó que alguien subía a bordo y con gran terror descubrió, sin delatar su escondrijo, que eran unas figuras espectrales las que gobernaban su embarcación. Llevados por un viento mágico en poco tiempo tocaron tierra de nuevo, pero muy lejos de Altea y del Mediterráneo. Tras abandonar aquellas extrañas criaturas el *llaut* en la playa, el marinero desembarcó y pudo comprobar por la vegetación que estaban en algún país tropical.

Sin salir de su asombro cortó una rama de un arbusto para poder demostrar su prodigioso viaje. De regreso a Altea, cuando la mostró, todos sus compañeros coincidieron en que las brujas lo habían llevado posiblemente a Cuba, porque la rama todavía tenía los granos de café.

A finales del siglo XIX estas leyendas formaban parte de la cotidianidad, de los trabajos diarios de los marineros

Esta leyenda viajó durante siglos por todos los puertos del Mediterráneo fruto de los continuos contactos comerciales; de hecho, se cuenta todavía en Mataró y Altafulla. Lo más significativo es que a finales del siglo XIX estas leyendas formaban parte de la cotidianidad, de los trabajos diarios de los marineros. Todavía aparecían en los mapas y las cartas náuticas animales fabulosos, pero también referencias físicas en tierra como la de 1878 de la Casa del Duende en la Bahía de Altea. La presencia de brujas, fantasmas y duendes en la playa como los de La Casa de la *Por* (del miedo) era aprovechada por algunos para ahuyentar a los curiosos durante la noche, cuando tenían lugar los alijos del contrabando. No es casual que la planta que demostraba que las brujas cruzaban el Atlántico fuese el café.



Francisco Martínez y Martínez (1865-1946)

El comercio fraudulento dio origen a otra frase coloquial que también encontramos en esta obra: **barqueta de genovesos**. Se decía cuando algo era muy fácil o un negocio seguro. Según nuestro autor se debía a un hecho real que tuvo lugar en Altea siglos atrás.

Una mañana apareció en la playa de Altea una embarcación genovesa cargada de mercancías de contrabando que venía huyendo de la goleta real. El patrón de la embarcación para evitar ser detenido, pidió a los vecinos que escondieran el alijo en sus casas. Cuando atracó la goleta, encargada de perseguir el tráfico fraudulento, no encontró nada ilegal al revisar la barca genovesa y zarpó de nuevo.

El patrón genovés aliviado pidió a los vecinos le devolvieran las mercancías y nadie supo decirle donde estaban. Maldiciendo, se hizo a la mar sin su alijo y en Altea la *barqueta de genovesos* quedó como símbolo de aquello que se consigue sin dificultad.

Existen diferentes referencias documentales sobre la presencia de embarcaciones genovesas en nuestras costas desde época medieval, pero a partir del siglo XVII encontramos testimonios de diversos sucesos, algunos relacionados con este comercio fraudulento. Pongamos algunos ejemplos:

En un informe de 1668 podemos leer: "...se ha cautivado una saetilla genovesa cargada de trigo que estaba retirada en tierra en la cueva llamada Moncaxer a una legua de la Villa...". En 1683 también se produjo la aprensión de un navío genovés por unos bajeles franceses en aguas de Altea. Ya en 1790 el capitán genovés Andrea Fenochio recorrió diversos pueblos de la comarca comprando mercancías para embarcarlas en Altea, por lo que fue acusado de contrabando.

Hasta el siglo XIX los genoveses siguieron comerciando en nuestras costas pero el puerto de Altea, con aduana propia, recibía barcos de muchos orígenes diferentes.

Existen diferentes referencias documentales sobre la presencia de embarcaciones genovesas en nuestras costas desde época medieval

Revisando los registros de salida de mediados del siglo XIX nos podemos hacer una idea del intenso

PLANO DE LA ENSENADA DE ALTEA

levantado en 1876 por la Comision hidrográfica
al mando del Capitan de fragata,

D.^o RAFAEL PARDO DE FIGUEROA

Direccion de Hidrografia
Madrid, 1878.

NOTAS.

La sonda está expresada en metros.

A. indica arena; F. fango; C. cascajo; P. piedra; Al. alga.

Declinación de la aguja para 1947

Decremento año 8,5 aproximadamente

Situacion del Faro del Albir { Latitud... 38° 35' 41" N.
Longitud... 0° 2' 57" 5 W. de Greenwich.

Descripción del plano de 1878

tráfico comercial, pero centrémonos en las pequeñas embarcaciones de vela, de hasta 25 toneladas. *Llauts*, jabeques, botes, lugres... cargaban anualmente 1300 toneladas de algarrobas, 140 de pasas, unas 85 de almendras y 80 de higos secos, además de maíz, cebollas y patatas. Desde Altea se embarcaban todas estas mercancías en dirección a Barcelona, Blanes y Mataró, receptores principalmente de algarroba; Alacant y Málaga, a donde se llevaba la mayor parte de la almendra; a Algeciras y Mahón, los higos y hasta Cádiz y Ceuta llegaba la pasa embarcada en Altea. Sin embargo la flota de cabotaje de la comarca solo suponía el 20% del total de los fletes. La mayor parte de las mercancías viajaban en embarcaciones de Vinarós. Si tenemos en cuenta que aproximadamente la mitad de los fletes de un año eran a Barcelona no es de extrañar que las barcas de esta localidad castellonense prácticamente monopolizasen el comercio hacia el norte. Sin embargo llaman la atención otras barcas, las de Estepona.

Los contemporáneos de nuestro escritor utilizaban la expresión *tindre el ventre més gros que una barqueta esteponera, que menja més que carrega* (tener la barriga más grande que el de una barca esteponera, que come más de lo que puede cargar).

Si analizamos los tonelajes medios de todas las embarcaciones que zarpaban de Altea, que estaría en torno a las 17, las barcas de Vinarós superan esta media hasta llegar a las 21 toneladas, mientras que

las de Estepona están en torno a 12. La expresión por tanto no se refería a la capacidad de carga, sino a la segunda parte de la frase: come más de lo que puede cargar. Así es.

Los antiguos marineros alteanos sabían muy bien a que se referían cuando decían que la *barqueta esteponera* tenían grande el vientre

Las barcas provenientes de Estepona tenían una media de tripulación superior a la de todas las demás pero a esto hay que añadir que la relación entre tripulantes y tonelaje es el doble que el resto. Por ejemplo, si una barca de Vinarós de 12 toneladas llevaba cuatro tripulantes, la de Estepona solía llevar hasta 8. En los registros analizados solo 4 embarcaciones superan los nueve tripulantes. De estas, 2 son de Estepona. Los antiguos marineros alteanos sabían muy bien a que se referían cuando decían que la *barqueta esteponera* tenían grande el vientre.

Este abultado número de marineros puede que se deba a la carga habitual de estas barcas, que en muchos casos era de dinero en metálico. Las barcas de Estepona funcionarían en aquella época como transportes de caudales, a la manera de los actuales furgones de seguridad.

Muchas de estas expresiones rescatadas por Francisco Martínez y Martínez han desaparecido ya del uso común, pero nos sirven y mucho para acercarnos a este mundo marinero centenario. Aunque el último barco cargado con almendra atracó en Altea en 1956 y ya cerró la Casa Aduana, no podemos olvidar la importante tradición del comercio de cabotaje a vela, que conectaba Altea con puertos del Atlántico, como Cádiz o Santander, y que llegaba hasta Génova o Marsella. Muchos alteanos han seguido su labor en la moderna marina mercante recorriendo medio mundo, pero a pesar de esto siguen usando una expresión muy concreta para referirse a un lugar muy alejado: *Anar a Liorna*.

Y es que aunque naveguemos a motor, los recuerdos siguen moviendo nuestro espíritu. Por esto el puerto italiano de Livorno sigue representando en el imaginario marinero el puerto más lejano.