

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

ALICANTE ANTES DE LA ERA FERROVIARIA: PUERTO Y CIUDAD

► El puerto

El puerto de Alicante, ya antes de la llegada del ferrocarril, era el lugar de actividades comerciales por excelencia. En 1803, según el proyecto del ingeniero Manuel Mirallas, se inició la prolongación del muelle, obra que en 1845 no estaba finalizada pero ya tenía una longitud de 420 varas, suficiente para el atraque de buques en 16 pies de agua. En su extremo se estaba terminando la construcción de un faro provisional de 40 varas de altura de madera sobre una base de mampostería, proyectado por el ingeniero civil Elías Aquino, obra que fue muy conocida y reconocida en el mundo de los ingenieros a través de su descripción en la Revista de Obras Públicas. En la Exposición Universal de 1867, entre otras obras públicas realizadas esos años, se expuso la maqueta de dicho faro. En estas obras (puerto y faro) trabajaron unos 3.000 penados del presidio correccional.

Pascual Madoz afirma del Puerto de Alicante que “es sin duda alguna en el día el primero de España para la exportación al extranjero; á su rada segura llegan barcos de todos los países é infinidad de nacionales, cargados de azúcares, bacalao inglés, cacao, especería, tejidos de Francia, Alemania é Inglaterra, quincalla y otros diferentes efectos; y exportan almendra, barrilla, cordelería de esparto, grana quermes, pleita, regalicia, vino, aguardientes, limones, naranjas, anís, cominos, higos secos, pasas, cañas dulces, dátiles y palmas y otras varias producciones del país.”

La ciudad poseía un intenso comercio y su puerto era frecuentado por buques de todas las nacionalidades: ingleses, franceses, suecos, sardos, belgas, holandeses, y anglo-americanos. La matrícula de buques mercantes de 863 toneladas era de 15 y existían muchos otros que aunque se hallaban en otros puertos de la costa pertenecían a esta ciudad. Igualmente era importante el tráfico interior con mercancías extranjeras, coloniales y del país. El transporte hacia la corte, uno de los más importantes, se realizaba con carruajes con tiros de mulas. Existían cónsules de Austria, Dinamarca, Gran Bretaña, Roma, Prusia, Suecia y Noruega, Lubek y uno general para todas las ciudades Anseáticas; vice-cónsules del Brasil, Bélgica, Francia y Portugal y un agente consular por parte de los Estados Unidos. Todo ello nos indica la actividad del puerto.

Sobre la situación general de la ciudad P. Madoz comenta: “Tiene Alicante elementos de mucha prosperidad en varios conceptos; como pueblo agricultor no necesita mas que aguas de riego, cuya falta podría remediarse llevando á cabo el proyecto de canalización del río Júcar, el cual existe tiempo há; pero se ignora por qué no se ha dado principio á tan importante operación; como plaza de comercio le convendría que se aboliese el derecho de puertas, y que se estableciese un sistema de aduana más libre y equitativo que el actual; y como punto de industria fabril, á que le convida su posición topográfica, respecto al mar y al interior de la Península, tampoco le es necesario mas que desembarazo de trabas”.