

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

VIAJES Y MERCANCÍAS

► Enlaces ferroviarios y puerto decimonónico

La puesta en servicio del ferrocarril produjo un doble efecto en Alicante: un aumento del tráfico comercial y de viajeros desde el interior y hacia el exterior de España y un aumento notable de las actividades que se desarrollaban en el puerto.

En 1859 por R.O. de 2 de enero se aprobaba el primer proyecto para construir un ramal del ferrocarril que uniría la estación con el puerto. Todavía Alicante y su puerto era una ciudad-plaza fortificada y las dificultades de enlace y trasvase de mercancías eran todavía grandes. La vía proyectada por la propia Compañía de los ferrocarriles MZA se empalmaba con la general en el límite de la parte horizontal de la estación y debía atravesar la muralla de la fortificación cerca del ángulo entrante del baluarte del mar para llegar a los muelles del puerto. Estas dificultades podemos comprobarlo en la descripción del proyecto que encontramos en la Revista de Obras Públicas de 1859:

“ (...) muelle donde se establecerá una placa giratoria que permita pasar los wagones á la vía longitudinal que corre paralela y próxima á la orilla izquierda. Los wagones entrarán cargados en esta vía, se conducirán con caballerías hasta la placa giratoria y se formarán los trenes entre la fortificación y dicha placa, de modo que las locomotoras irán á buscarlos hasta unos 50 metros de este último punto, que dista del empalme con la vía general 1683 metros. La vía de servicio del muelle se pondrá en comunicación por medio de placas giratorias con otra situada en la orilla opuesta que se estenderá hasta la mitad de la longitud del muelle, quedando el espacio comprendido en la otra mitad completamente libre para la carga y descarga de las mercancías no destinadas al ferro-carril. De esta manera, el ramal de la derecha que es el lado á donde atracan los buques se ocupará con los wagones en carga o descarga, ejecutándose en el de la izquierda, sin embarazo para el servicio del muelle, las maniobras de salida y llegada de los wagones cargados y vacíos”.

Es el origen de una gran red logística del puerto, un gran anillo ferroviario que envolverá la dársena del puerto y enlazará con las nuevas estaciones de ferrocarril y las nuevas y antiguas carreteras a Alicante. Debemos indicar que en la primera década del siglo XX el 40% del tráfico de mercancías se realizaba por ferrocarril.

El puerto de Alicante fue declarado de interés general de primer orden por Ley de 7 de marzo de 1880. A partir de esa fecha el Ministerio de Fomento inició una serie de estudios y proyectos para mejorar las condiciones del puerto y cubrir sus imperiosas necesidades. Al inicio del siglo XX el puerto carecía de abrigos, no tenía calados suficientes para las nuevas embarcaciones, sus muelles eran estrechos y sin apenas líneas de atraque. EL proyecto de mejora del puerto fue aprobado definitivamente por R.O. de 24 de mayo de 1902. Fueron proyectos elaborados consecutivamente por tres ingenieros, primero José Nicolau, segundo Ramón Montagut y tercero Próspero Lafarga.

Entre 1907 y 1908, propuestos y redactados por el ingeniero Lafarga, fueron aprobados los siguientes proyectos: Tinglado para el muelle de Levante; Reparación

del edificio de Comandancia de Marina; Reformado de un dique de abrigo y de establecimiento y ensanche de muelles; Proyecto de vías férreas de servicio de los muelles de Costa y de Levante; Alumbrado eléctrico; Adoquinado del muelle de Levante; Escaleras de los muelles; Instalación definitiva de dos grúas eléctricas; Pabellón destinado a la instalación del servicio sanitario; Edificios para los servicios de Aduanas y Carabineros; Construcción de talleres y almacenes. Es decir, se aprobaban aquellas obras necesarias para la explotación mercantil del puerto.

Según la Memoria de Próspero Lafarga, el proyecto reformado de un dique de abrigo y ampliación y ensanche de muelles era el más importante de las obras a realizar en el puerto, por su doble objeto de ensanche y modificación de las primeras obras del puerto y la ampliación con su ante-puerto. Obra necesaria para cubrir las necesidades de abrigo, calado y explotación del puerto. Con respecto a las vías férreas de servicio de los muelles de Costa y de Levante, Lafarga proponía tres aspectos distintos: 1º Distribución de las zonas de servicio de los muelles, 2º Vías férreas para los muelles de Levante, 3º Bases para la explotación de las vías.

La Revista de Obras Públicas en 1910¹ comentaba estas tres partes del proyecto de Lafarga:

“1ª.- Distribución.- En esta parte después de estudiarse la distribución generalmente adoptada en los puertos para los muelles, la que existía en el puerto de Alicante sin orden alguno, y las necesidades del mismo, en lo que se refiere a este particular, se propuso por el ingeniero Director, y se aprobó por la Superioridad, la división de los Muelles en las tres fases siguientes: Muelle propiamente dicho en la que se emplearán los tinglados, grúas y vías férreas de servicio de dichos muelles, carretera y vías férreas de clasificaciones y composición de trenes.

2ª.- Vías férreas.- El trazado de estas vías en los muelles de Levante (en el primitivo y en el nuevo) se ha estudiado por el autor del proyecto bajo las siguientes bases: 1ª Que las carreteras sean cruzadas por las vías el menor número e veces posible. 2ª Que las curvas que se adopten permitan el fácil acceso de locomotoras de tres ejes acoplados. 3ª Que las vías correspondan al espacio tenido por las grúas, y 4ª Que exista absoluta independencia entre las vías de ancho normal y las estrechas. Todas estas condiciones quedan satisfechas con el proyecto aprobado por la superioridad en 1908, dotándose al puerto de una red de vías estrechas, independientes y estableciéndose el enlace de las vías de los distintos muelles por medio de cambio de vías. En el nuevo muelle de Levante se instalarán dos carretones trasbordadores eléctricos que pongan en relación las vías de clasificación y formación de trenes situados junto al espaldón, con las que corren junto á la arista del muelle, por debajo del pórtico de las grúas.

3ª.- Bases para la explotación de dichas vías.- Las bases principales son las siguientes: El acceso á las vías será libre para todas las Compañías que las tienen establecidas en el puerto, con arreglo, sin embargo, á un cánón que se especifica. Las que tiene vías estrechas, serán propias de las Compañías para el ingreso en el puerto. La explotación de las vías de ancho normal se llevará á cabo por una entidad única, la que redactará un reglamento para su explotación. Quedan a favor de la Compañía de los ferrocarriles á Madrid, Zaragoza y Alicante, las vías proyectadas sobre el Postiguet, excepto la general. Y representando dicha Compañía por su tráfico en el puerto el 40 por

¹.- DONNET, B., “Los puertos de la provincia de Alicante”, *Revista de Obras Públicas*, 1910, pp. 524-528

ciento del total del mismo, se propone que la explotación de las vías férreas del mismo, se realice por dicha Compañía. En la actualidad e resolución del Ministerio el acuerdo que al efecto de dicha explotación han estipulado dicha Empresa y la Junta del puerto”.

Según los datos recogidos en las memorias anuales de la MZA (publicadas por J.Giner)

En cuanto al volumen de mercancías, según el resumen que nos realiza B. Donet², en la primera década del siglo XX: El tonelaje de las mercancías de entradas y salidas en el puerto de Alicante en el quinquenio de 1899 a 1903 fue por término medio de 387.420 toneladas por año. En el quinquenio 1904-1908 el tonelaje de mercancías fue de 322.147 toneladas por año, una bajada que según el autor correspondía a la bajada en el comercio de vinos. El movimiento del puerto marca la misma cadencia, así entre 1899 y 1903 el nº de buques de todas las clases entrados y salidos fue de 3.841 por año y entre 1904 y 1908 fue de 3.631.

Las principales mercaderías importadas eran: carbones, trigos, petróleo, bacalao, hierro y acero manufacturado, espartos, pipería reimportada, productos químicos, guanos, yutes, maderas, pipería importada y duelas.

Las principales mercaderías exportadas eran: vinos, tártaro, barro y loza, plomo, fruta fresca, esparto, palma y mimbre, conservas alimenticias, almendra en pepita, pimienta, regaliz, alcohol mineral, aceite, anís, fruta seca, pipería reexportada, almendra en cáscara, lana sucia, pipería exportada y cacahuete.

Es también en esta primera década del siglo XX cuando se proyectan y construyen los tinglados del puerto para preservar las mercancías de la intemperie. Según la “Memoria” de Próspero Lafarga, se proyectaron dos tinglados para el muelle de Levante, lugar donde atracaban los barcos de mayor tonelaje. Uno de los tinglados era abierto y el otro cerrado por medio de puertas metálicas de persianas; tenían 16 metros de anchura entre las columnas de apoyo y dos metros más hacia el exterior, con una longitud total de 60 metros y una altura en las puertas de 5 metros. El piso se dispuso de modo que los carros tuvieran fácil acceso a su interior. Estas obras fueron adjudicadas en 1908 a D. Francisco Aznar³.

².- DONNET, B., “Los puertos de la provincia de Alicante”, *Revista de Obras Públicas*, 1910, pp. 524-528.

³.- CAMPOS FERRERA, S. *Historia Gráfica del Puerto de Alicante*, Alicante, Autoridad Portuaria de Alicante, 2007.