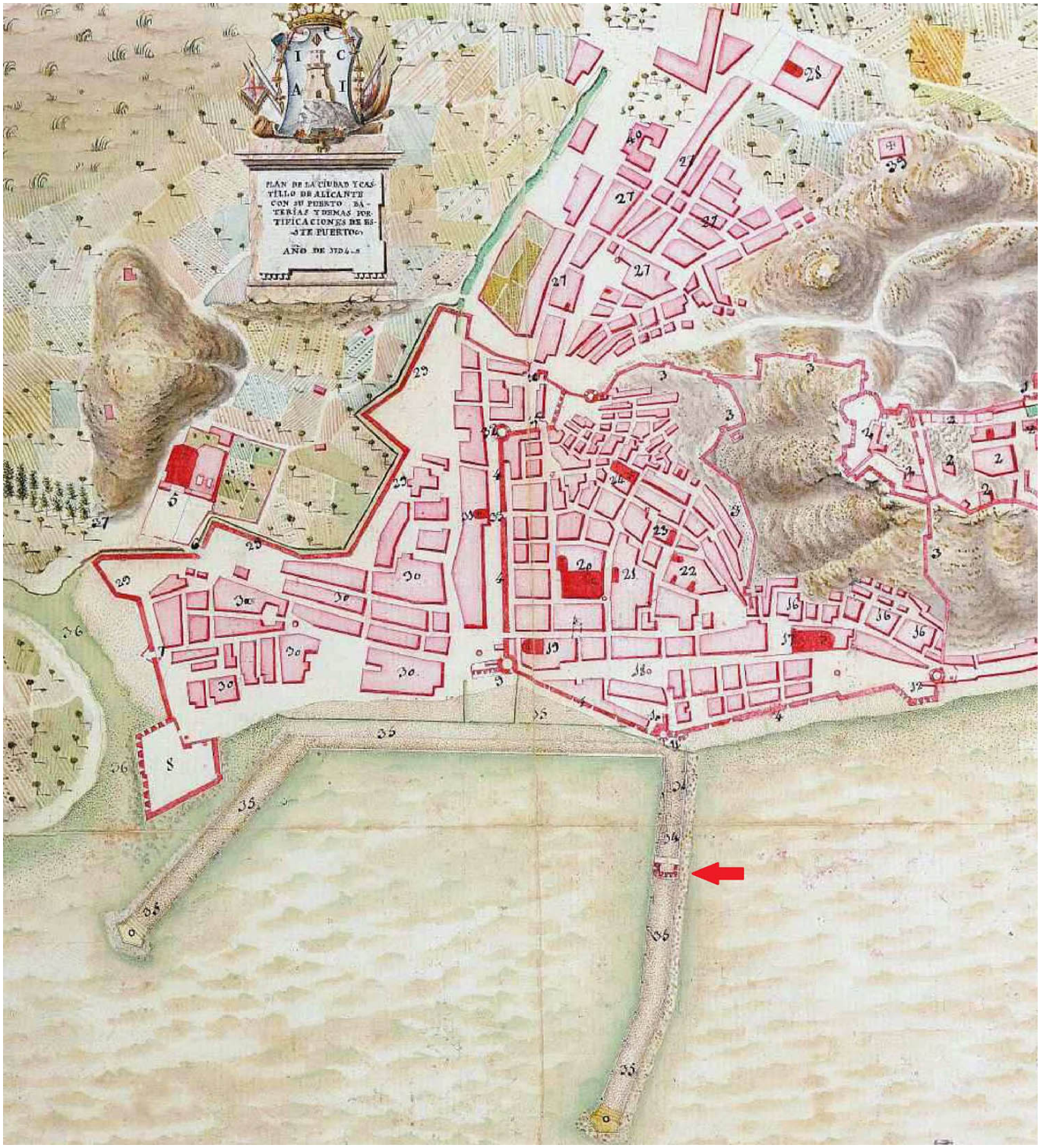
El siglo XIX constituye, sin duda, el momento de mayor transformación del puerto de Alicante, pues su diseño y dimensiones experimentaron un cambio espectacular. La decisión de convertir a esta ciudad mediterránea en la puerta marítima de Madrid tras la puesta en funcionamiento del ferrocarril Madrid-Alicante jugará un papel fundamental en esa transformación. En este artículo se analizan los diferentes proyectos elaborados para ampliar el puerto a lo largo del siglo XIX y las causas que condicionaron las obras hasta su conclusión en la década de 1870. No obstante, los problemas que presentaba el puerto a finales del siglo XIX obligarán a plantear y ejecutar su primera ampliación en los primeros años de la siguiente centuria.

El desarrollo del puerto en la primera mitad del siglo XIX

A principios del siglo XIX, el puerto de Alicante no era más que un pequeño muelle de apenas 170 metros de largo y una anchura inferior a 15 metros. Una muralla separaba a la ciudad del frente marítimo y para acceder al puerto era necesario atravesar la Puerta del Mar.



Detalle del plano de la ciudad y castillo de Alicante con su puerto baterías y demás fortificaciones de este puerto de 1794. Fondos de la Biblioteca Nacional de España.

La flecha roja indica la longitud del muelle a finales del siglo XVIII. Con el número 35 se identifica el proyecto de Manuel Mirallas.

El reducido tamaño, la falta de abrigo y el escaso calado para los barcos que debían atracar en él, llevó en 1794 a Manuel Mirallas a plantear una ampliación del muelle hasta triplicar sus dimensiones, así como a proponer la construcción de otro muelle de menor longitud, casi paralelo al anterior y del que le separaban unos 300 metros.

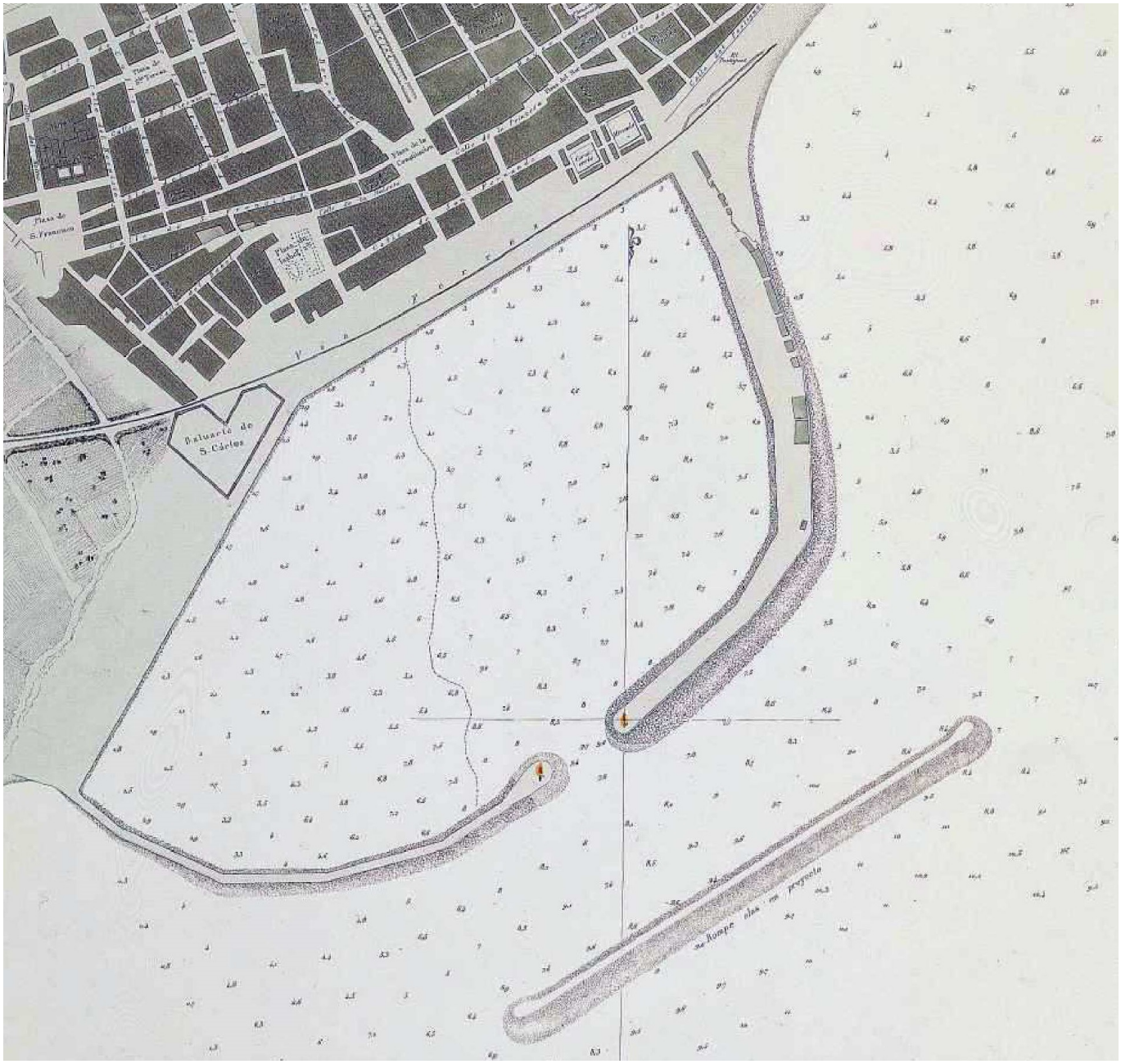
En 1803 se autorizó la ejecución del proyecto de Mirallas y se constituyó la Junta de Obras del Puerto de Alicante. No obstante, el contexto político y económico no fue favorable y las obras no pudieron iniciarse hasta 1815. El ritmo de las mismas no fue el deseado. En 1835 los trabajos para levantar el muelle de poniente o contramuelle ni siquiera se había iniciado y de los 565 metros de longitud previstos en el proyecto aprobado en 1803 para el muelle de levante, sólo se habían alcanzado 342 metros y una anchura de 33 m. A mediados de la década de 1840 Madoz hablaba de un muelle de 470 metros de longitud, y en él que ya podían atracar buques en 5 metros de profundidad.

En 1847, se consideró que la orientación del dique de levante era inadecuada generando falta de abrigo y seguridad por lo que se aprobó un nuevo proyecto para el puerto de Alicante redactado por el ingeniero Agustín Elcoro Berecíbar. Elcoro planteaba la necesidad de alargar 137 metros el muelle de Levante en dirección sudoeste, construir el muelle de poniente proyectado por Mirallas, e incorporar un rompeolas de 640 m de longitud y 21 metros de anchura. Sin embargo, este proyecto no puedo iniciarse por falta de fondos.

Nuevos proyectos, la llegada del ferrocarril y la ampliación del puerto en la segunda mitad del siglo XIX

A finales de 1850, la Junta Consultiva de Caminos decidió que se redactase un nuevo proyecto que, de acuerdo con el informe emitido por Juan de Subercase,

debía prolongar en 305 metros el muelle de levante dándole una forma poligonal cóncava hacia el interior y ampliando su anchura en 6 metros; además el contramuelle debía construirse 610 metros al oeste del Baluarte de San Carlos, adentrándose en el mar en forma curva casi simétrica al muelle de levante hasta que entre ambos no quedara más que una bocana de 91 metros de anchura. También se insistía en la necesidad de instalar un rompeolas frente a la bocana. En esta línea Elcoro Berecíbar presentará en 1852 un nuevo proyecto que parece ser la base del proyecto de puerto de Alicante que definitivamente se aprobará por Real Orden en 1860.



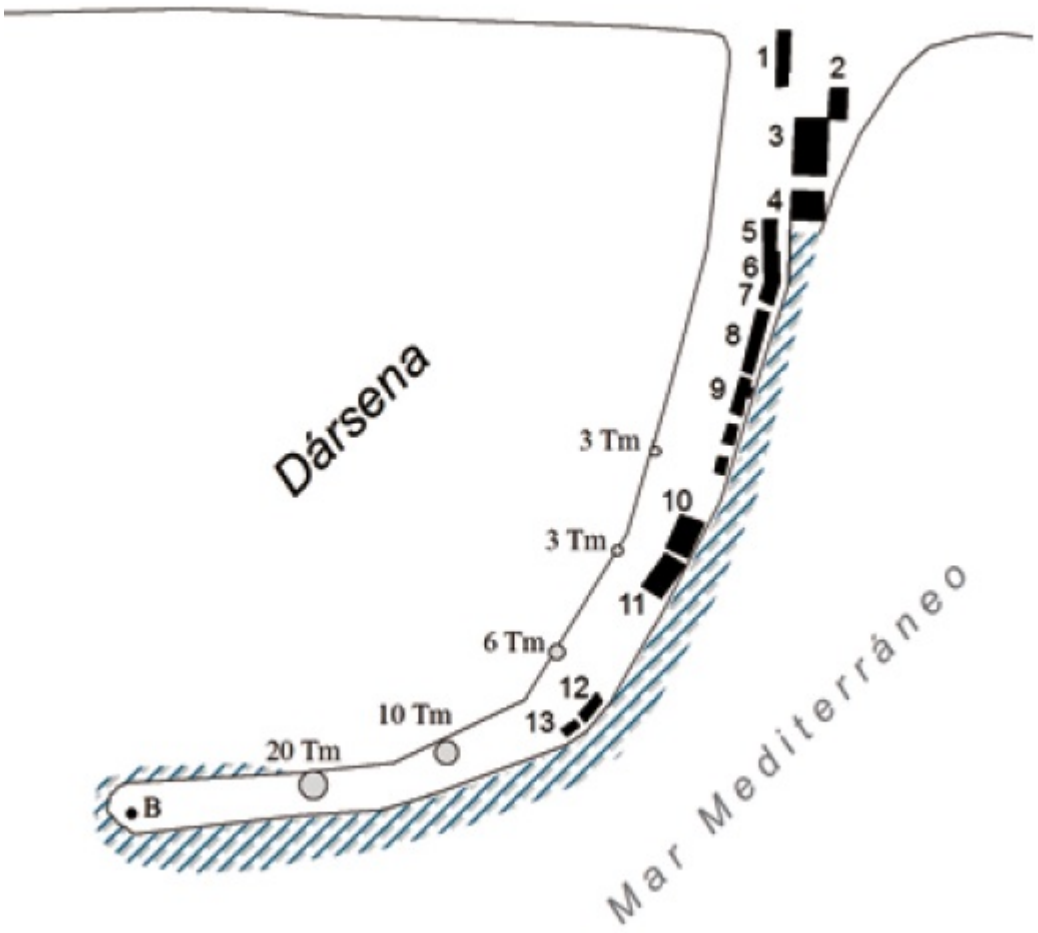
Detalle del plano del puerto y ciudad de Alicante publicado por orden del Almirantazgo en 1869. Fondos de la Biblioteca Nacional de España. Incluye el proyecto completo de Agustín Elcoro Berecibar de 1860.

Con la llegada del ferrocarril en 1858, el tráfico a través del puerto de Alicante se

incrementó y rápidamente dejó patente la necesidad de ampliar y modificar el proyecto existente, así como la necesidad de dotarlo de grúas que facilitasen las tareas de carga y descarga. La Dirección General de Obras Públicas se encargará de dinamizar estas cuestiones desde 1859. No obstante, las obras de ampliación del puerto no comenzarían hasta 1863.

A mediados de la década de 1860 se dio un impulso a las obras del muelle de poniente o contramuelle y del muelle de costa. Y, por fin, en 1870 se darán por concluidas las obras del puerto proyectado casi veinte años antes, con la única excepción del rompeolas cuya supresión definitiva se había ordenado por la Dirección General de Obras Públicas en 1868.

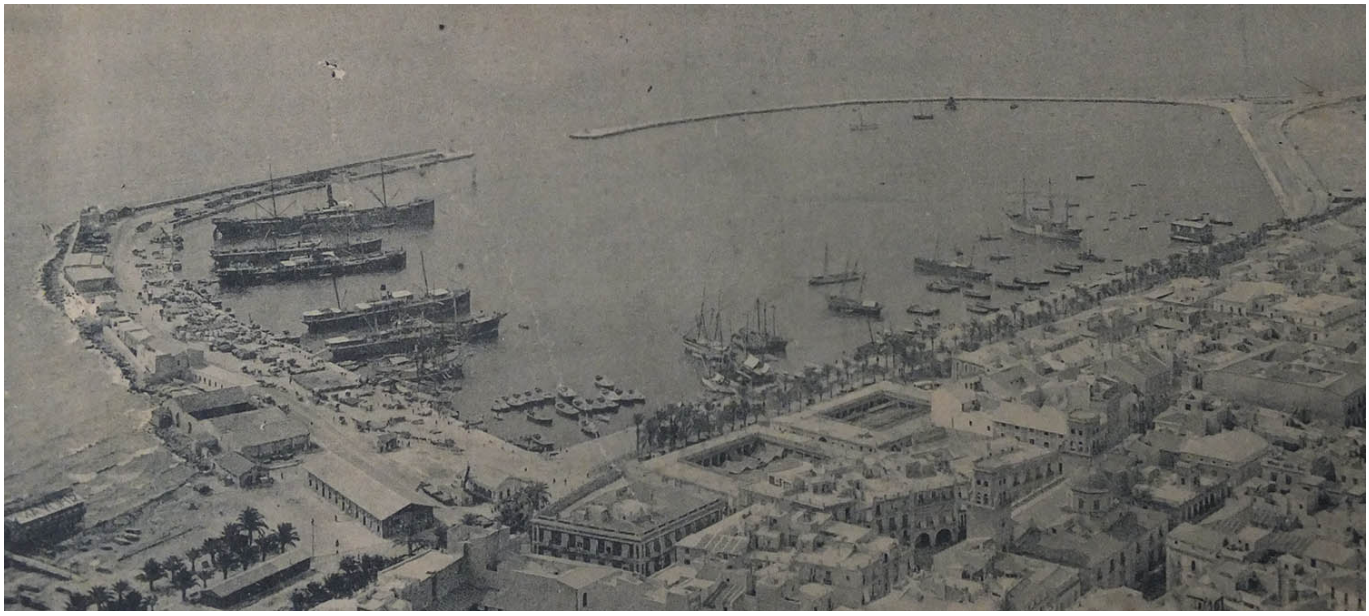
Hacia 1870 el puerto de Alicante constaba de dos diques de sólida cantería unidos por un muelle de costa de 938 metros y separados por una bocana de 84 metros. El muelle de levante alcanzaba los 664 metros de longitud y tenía una anchura media de 25 metros; mientras que el muelle de poniente se extendía 540 metros, con una anchura de casi 11. Por esta razón se entiende que los principales edificios e instalaciones portuarias se hallaran en el muelle de levante. La profundidad de las aguas era de 9,75 metros en la zona de la bocana y de 1,67 metros junto al muelle de costa. La extensión de la lámina de agua de la dársena interior alcanzaba las 25 hectáreas, un tamaño similar a la ciudad edificada en ese momento.



Reconstrucción del muelle de Levante hacia 1880 a partir de diversa cartografía existente en la Sección de Obras Públicas del Archivo Histórico Provincial de Alicante.
Leyenda: 1. Cuartel de carabineros; 2. Cuadras; 3. Tinglado; 4. Almacén de Obras Públicas; 5. Prácticos; 6. Capitanía; 7. Obras Públicas; 8. Oficinas del puerto; 9. Talleres; 10 y 11. Almacenes del puerto; 12. Mareógrafo; 13. Casa del torrero; B. Baliza. Los círculos grises representan las grúas del puerto. (Elaboración propia)

Pocos años después de finalizadas las obras se planteó la necesidad de introducir mejoras. La rambla de Canicia desaguaba directamente en la dársena y los

arrastres provocaban la pérdida de calado y la necesidad de dragar la dársena. A finales de 1881, el Ayuntamiento de Alicante elevó una petición al Ministerio de Fomento para la ampliación y prolongación del muelle de levante con vistas a aumentar la superficie de atraque y la instalación de nuevos almacenes que facilitasen las tareas de carga y descarga. No obstante, no será hasta 1902 cuando comiencen las obras para ampliar y prolongar el muelle de levante.



Vista general del puerto de Alicante hacia 1900. Colección de postales antiguas. Biblioteca Gabriel Miró. Obra Social CajaMediterráneo.

References

Aguilar Civera, I. & Vidal, J. (2002), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, Generalitat Valenciana, Valencia.

Calduch, J. (1990), *La ciudad nueva. La construcción de la ciudad de Alacant en la primera mitad del siglo XIX*, Patronato Municipal del Quinto Centenario de la Ciudad de Alicante, Alicante.

Palazón Ferrando, S. (2013), "La actividad portuaria en el siglo XIX", in I. Aguilar & J. Ferrer (eds), *El Comercio y la cultura del mar: Alicante, puerta del Mediterráneo*, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Valencia, pp. 205-223.

Subirá Jordana, G. (1987), *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Caja de Ahorros Provincial de Alicante, Alicante.

Head Image: Alicante, vista tomada encima del puerto, Alfred Guesdon, ¿1855?. Fondos de la Biblioteca Nacional de España.