

Alicante

1914 (I): CARESTÍA DE ALIMENTOS, FERROCARRIL DE LA MARINA Y MONUMENTO A CANALEJAS



Momentos de Alicante
Gerardo Muñoz

El 2 de enero de 1914 cayó una copiosa nevada que en algunos lugares de la provincia de Alicante alcanzó una altura de medio metro, como en Benejama, donde un anciano de 83 años falleció al ser sorprendido por el temporal. En la capital, la capa nívica tuvo un grosor inferior, pero la panorámica debió resultar tan peregrina que, según explicaba «*Diario de Alicante*» el día 8: «Una importante revista parisina solicita de este Diario la remisión de fotografías de vistas de Alicante y Elche durante la nevada de la semana última. El periódico que las solicita pagará espléndidamente las fotografías que sean de su agrado. Se darán detalles a quienes los soliciten, en nuestra Redacción».

Políticamente fue un año de cambios: el 10 de enero fue elegido **Manuel Orts Cano** como nuevo presidente de la Diputación Provincial y el 5 de febrero dimitió el gobernador civil, **Francisco Serano Larrey**, quien fue sustituido por **Luis Fernández Ramos**.

El Ayuntamiento, presidido por **Ramón Campos Puig**, contó este año con un presupuesto ordinario de 1.781.734'05 pesetas. Pero era insuficiente para emprender las principales obras públicas que necesitaba la ciudad, por lo que el Consistorio se limitó a favorecer las de iniciativa privada, como la construcción del Barrio Obrero, proyecto concebido por el Círculo Obrero de Acción Católica, cuyas obras se iniciaron el 19 de marzo.

El cementerio de San Blas fue clausurado oficialmente porque ya no cabían más cadáveres en las fosas comunes y por hallarse demasiado cerca de la ciudad, lo que suponía un peligro para la salud pública. Pese a ello, siguieron realizándose entierros en tumbas y nichos. El Ayuntamiento tenía proyectado la construcción de un camposanto nuevo, pero todavía no se habían comprado siquiera los terrenos.

También era imprescindible la construcción de un nuevo mercado municipal, toda vez que los puestos de venta se encontraban provisionalmente en la Rambla de Méndez Núñez, pero tampoco había dinero para ello.

A este estado de cosas había que unir el descontento generalizado de los obreros, con frecuentes convocatorias de huelgas. Entre los funcionarios, los maestros eran quizás los que se encontraban en peor situación, pues a muchos de ellos se les debía en mayo trece mensualidades. También en mayo se llevó a cabo una huelga convocada por la Federación de capitanes de la Marina

Mercante, que causó una gran perturbación en el comercio y la industria alicantinos. Durante las dos semanas que duró el conflicto, el puerto quedó completamente paralizado. Ningún movimiento se produjo en los nueve barcos españoles que había anclados en el muelle y los extranjeros zarparon vacíos, sin poder cargar las mercancías que había en los almacenes.

Graves eran también los problemas originados por la carestía y mala calidad de las subsistencias. «*El Periódico para Todos*» realizó una intensa campaña al respecto. Durante el mes de enero y parte de febrero publicó diariamente artículos y editoriales protestando y convocó dos manifestaciones que se celebraron con éxito en domingos consecutivos. Más de ocho mil alicantinos ocuparon las calles céntricas para exigir el abaratamiento de los artículos de primera necesidad. Ambas manifestaciones tuvieron repercusión en la prensa nacional. La Comisión de Mercados aprobó muchas de las propuestas hechas por los manifestantes y, como consecuencia de ello, algunos alimentos bajaron de precio, como las patatas (de 0'20 céntimos la libra a 0'10) y el pescado (de 0'60 céntimos a 0'25).

En el control de los alimentos realizaba una función importante el Laboratorio Municipal, inaugurado tres años antes en Benalúa. Estaba dirigido por el médico **Luis González**. El 14 de mayo falleció el subdirector, **José Soler López**, siendo nombrado interinamente para sustituirle **Francisco Aguiló**, doctor en Farmacia.

La benéfica Cocina Económica no daba abasto para alimentar a los pobres e indigentes alicantinos.

Todo ello empeoró durante el segundo semestre, debido al inicio de la Gran Guerra.

El 28 de octubre se inauguró el ferrocarril de la Marina, en su tramo Alicante-Altea. Este mismo día el «*Heraldo de Alicante*» publicaba una relación de lugares donde era peligrosa la nueva vía. El artículo formaba parte de una campaña que

Estadísticas: Alicante en 1914

RADIOGRAFÍA DEMOGRÁFICA Y SOCIO-SANITARIA DE LA CIUDAD

POBLACIÓN		55.300 HABITANTES	
NACIMIENTOS			
♂ Niños	714	♀ Niñas	730
		Total	
		1.444	
MATRIMONIOS			
395			
DEFUNCIONES POR SEXO			
♂ Varones	663	♀ Hembras	628
		Total	
		1.291	
DEFUNCIONES POR EDADES (solo dos tramos)			
Menores de 3 años		Más de 80 años	
326		109	
POR CAUSAS			
Accidente		Suicidio	
32		2	
Enfermedad (las tres más numerosas)			
Diarrea	140	Cardíaca	124
		Neumonía	105

INFOGRAFÍA ► INFORMACIÓN

había comenzado una semana antes. El día 22 había advertido de «las enormes piedras que amenazan con venirse abajo en el trozo de línea comprendido entre la fábrica de petróleo y la Albufera», así como en las «grandes concavidades producidas por el oleaje», por lo que durante los días siguientes pidió que las autoridades no permitieran la inauguración del ferrocarril, en tanto la vía no ofreciera la seguridad necesaria. Tres días después de la inauguración se produjo el primer descarrilamiento «en el punto denominado "La Cantera", causando verdadero pánico entre los viajeros», lo que propició que el periódico continuara con su campaña denunciadora. Pocos días después se produjeron varios accidentes más: las vías quedaron interceptadas por postes y piedras antes de llegar a Villajoyosa, un tren que salió de Altea quedó detenido poco después como consecuencia del hundimiento de un terraplén, y la máquina auxiliar que salió de Alicante «volcó al llegar a Villajoyosa».

«Denuncias a granel» tituló «*La Unión Democrática*» el 13 de noviembre, en referencia a los numerosos accidentes y suspensiones de este ferrocarril. Y el *Heraldo* se jactaba: «Nuestros augurios se van cumpliendo, desgraciadamente, al pie de la letra. Ayer, sin ir más lejos, descarriló una vagoneta en el kilómetro 25, resultando dos obreros heridos» (16 noviembre). Afortunadamente,

no se perdió ninguna vida, pero los accidentes continuaron produciéndose: «Ayer hubo otro descarrilamiento; parte del tren quedó detenido en la vía y el resto llegó a Altea» (26 noviembre); razón por la cual el *Heraldo* exigió responsabilidades a las autoridades que «con su indiferentismo y pasividad sin igual, demuestran que la empresa explotadora

disfrutaba de tolerancias que en otro país que no fuera el nuestro, no solo no se las tolerarían, sino que se le impondría el correctivo que determinarían los códigos vigentes» (29 diciembre).

A pesar de todo, el ferrocarril de la Marina supuso un gran avance para la provincia. Al año siguiente la línea llegaría a Denia. Hasta entonces, el único medio de transporte terrestre para ir al norte de la provincia seguían siendo las diligencias: las que partían a diario hacia Callosa d'Ensañá salían de la posada de Ramis; hacia Vergel, de la posada La Balsea; y hacia Jijona y Alcoy, de La Balsea y de La Unión.

El proyecto de ferrocarril que uniría Alicante con Alcoy, pese a las gestiones que hicieron las autoridades alicantinas en Madrid durante aquel

año, no llegó a realizarse.

Además de los trenes y tranvías, había otros transportes terrestres más modernos, como el automóvil y la bicicleta, y más tradicionales, como los carruajes. Dentro de la ciudad los que producían más accidentes eran todavía los tradicionales. Así lo pone de manifiesto el registro de la Casa de Socorro.

En 1914 fueron atendidas 2.568 personas en la Casa de Socorro. De ellas, 171 lo fueron por accidentes de trabajo, 334 por agresiones, 23 por atropellos de carruajes o caballos, 13 por atropellos de bicicletas, una por atropello de auto y otra por atropello de tren.

El elevado número de accidentes laborales impulsó al Gobierno a proponer en el Congreso la modificación de la Ley de Accidentes de Trabajo.

En cuanto a los accidentes de tráfico, por supuesto hubo más que los registrados en la Casa de Socorro. El 12 de junio, por ejemplo, el niño de nueve años **Juan Martínez Samper** fue atropellado por un carruaje en la calle del Pozo, pero por suerte para él en el vehículo iba el doctor **Sapena**, que le atendió antes de que le llevaran a su casa en una camilla. También hubo accidentados que fueron atendidos en el dispensario de la Cruz Roja (Castaños, 44), pero en menor número. Por cierto que el decano de la Casa de Socorro solicitó el 7 de mayo al alcalde que se regularizasen los servicios de la Cruz Roja, ya que con demasiada frecuencia eran requeridos los facultativos de la Casa de Socorro para que fuesen «á prestar sus auxilios en aquel establecimiento, en casos tan simples como alcoholismo o ataques epilépticos».

En junio se llevó a cabo un homenaje al todavía joven **Oscar Esplá**; y el domingo 13 de diciembre fue inaugurado el monumento a **Canalejas** (asesinado dos años antes), en presencia de su viuda y su hijo, siendo la estatua obra del escultor **Bañuls**.



J. AGRASOT