

Alicante

# RECORRIDO SOCIAL Y URBANO

## Cien años de ciudad

Dentro de cien años los alicantinos tendrán un testimonio directo de cómo era la ciudad en la primera década del siglo XXI, gracias al Arca del Tiempo que hoy se entierra en Las Cigarreras. Unos cambios que serán tan patentes como los que descubrimos al recordar el Alicante de 1910.

**Gerardo Muñoz Lorente**

Escritor

<http://www.gerardomunoz.com>

■ Hoy, para un alicantino, intentar imaginar cómo será su ciudad dentro de un siglo es tan difícil como suponemos que lo habría sido para nuestros abuelos y bisabuelos imaginar en 1910 cómo sería el Alicante actual. Cabe suponer que en 2110 habrá más población y viviendas, que la esperanza de vida de los alicantinos superará con creces los cien años, que varios edificios emblemáticos habrán desaparecido y otros habrán sido construidos en solares antiguos o aún sin urbanizar... Pero otros cambios resultan mucho más difíciles de vaticinar sin entrar en el terreno de la ciencia ficción.

### 1910

Casi medio siglo después del derribo de las murallas y siguiendo la pauta del Plan de Ensanche de 1893, Alicante crecía hacia el este. Los principales ejes de la ampliación eran las avenidas de Alfonso El Sabio, Gadea y Maisonnave, integrando el barrio de Benalúa.

Los edificios más notables eran el Ayuntamiento, el Teatro Principal, el hospital de San Juan de Dios, la Fábrica de Tabacos, el cuartel del Rey, el palacio del conde de Soto Ameno, el gran hotel de Bossio, las iglesias de Santa María, de la Misericordia y, por supuesto, la colegiata de San Nicolás. Ya estaba levantada la plaza de Toros y había cuatro teatros: Español (en la actual calle López Torregrosa), de Verano (parque Canalejas), Nuevo (calle Jorge Juan) y el ya citado Principal. La ciudad contaba con dos estaciones de ferrocarril y un puerto que era considerado uno de los más importantes del Mediterráneo. En este mismo año finalizaron las obras de construcción del muelle de Poniente y la prolongación del muelle de Levante, con el Varadero, la Aduana y la Lonja de Pescado, entre otros edificios.

Los 55.300 alicantinos moraban en cerca de 7.900 viviendas, tenían una esperanza de vida de 37,6 años ellas y de 38,9 ellos, y todavía estaban conmocionados por la guerra del Rif, cuya primera cam-

### Plano de la ciudad en 1909



Fuente: Enciclopedia Espasa-Calpe.

**La esperanza de vida en 1910 era de 37,6 años en mujeres y 38,9 en hombres. Actualmente es de 81,3 para ellas y 74,4 para ellos**

paña militar se había llevado a cabo el año anterior, y los graves sucesos acaecidos durante la Semana Trágica en la provincia, sobre todo en Alcoy.

Las sociedades obreras comenzaban a reorganizarse y el destajo y las jornadas laborales de diez o más horas empezaban a reducirse con gran dificultad hacia el límite de las ocho horas que se reivindicaban, en un clima aún de relativa tranquilidad. Muchos alicantinos emigraban (era la tercera provincia española en volumen de emigrantes) en busca de una mejor vida, al mismo tiempo que las cajas de ahorro florecían por toda la provincia y la clase dominante (constituida principalmente por la burguesía comercial y algunos nobles) celebraba reuniones sociales en el Casino y el Club de Regatas. Por cierto, que el nuevo edificio de este último club fue inaugurado por el rey en fe-

brero del año siguiente. La política también era algo exclusivo de esta clase dominante, repartida entre el partido liberal y el conservador. Los trabajadores, en cambio, aún no seguían una orientación ideológica y política clara, si bien la afiliación al partido socialista crecía paulatinamente.

Aunque había ferrocarril hasta Madrid y Murcia, y conexión marítima con muchos puertos nacionales y extranjeros, así como algunas líneas de tranvía para uso urbano, el modo de transporte más común entre los alicantinos seguía siendo la caballería (para montar o de tiro). Los automóviles sólo estaban al alcance de los muy ricos. El único modo de volar era a bordo de un globo, reservado casi en exclusiva para los militares, pues no sería hasta 1915 cuando aterrizarían en territorio alicantino los primeros aviones franceses, haciendo escala en la línea Francia-Marruecos. El puerto ocupaba el cuarto lugar entre los españoles por el volumen de su comercio de cabotaje y el noveno en el comercio exterior, y se estaban finalizando las obras de cons-

trucción del muelle de Poniente y la prolongación del muelle de Levante, con el Varadero, la Aduana y la Lonja de Pescado, entre otros edificios. En cuanto a las comunicaciones, la radio era un invento en fase de ensayo, la televisión había sido inventada el año anterior por un científico alemán y el servicio telefónico sólo era asequible para un número muy limitado de abonados. Así, la manera más común de comunicarse era a través del correo postal, quedando el telegráfico sólo para las urgencias.

### 2010

Repartidas en 153.377 viviendas, en la actualidad vivimos en esta ciudad 336.000 personas en número redondo, de las cuales el 18 por ciento son extranjeras. Más de 53.000 alicantinos superan los 65 años de edad y la esperanza de vida está en los 81,3 años para ellas y los 74,4 para ellos.

Debido a su crecimiento, desde hace unos años, Alicante es en realidad el centro del área metropolitana que comprende además los municipios vecinos de El Campello, Mutxamel, Sant Joan y San

### COMPARACIONES

#### ECONOMÍA

##### Un puerto venido a menos

► Hace cien años, la ciudad contaba con un puerto que era considerado uno de los más importantes del Mediterráneo. Su importancia ha ido disminuyendo a lo largo del último siglo, constreñido por la competencia del puerto de Valencia por el norte y de Cartagena por el sur.

#### TRANSPORTES

##### De los carruajes al coche

► El modo de transporte más común entre los alicantinos de 1910 era la caballería. Los automóviles sólo estaban al alcance de los muy ricos. Actualmente, Alicante es la tercera provincia española en número de vehículos matriculados.

#### POBLACIÓN

##### Más habitantes, más casas

► En un siglo, la ciudad ha pasado de 55.300 habitantes a 336.000. Las viviendas también han aumentado de 7.900 a las 153.377 actuales.

Vicente del Raspeig. En el proceso de ensancharse hasta tocar con estos municipios se han construido nuevos barrios (Ciudad-Jardín, San Gabriel, Barrio Obreiro, Montoto, Sagrada Familia, Ciudad de Asís, Mil Viviendas, Divina Pastora, Ciudad Elegida Juan XXIII, Virgen del Remedio, Tómbola, División Azul, colonias de Requena, San Antonio, San Pascual, Ntra. Sra. de los Ángeles...). A falta de poner en marcha el polémico Plan Rabasa con la construcción de 13.503 viviendas, la ciudad sólo ha podido crecer últimamente por la zona donde, ya durante la Segunda República, el alcalde Lorenzo Carbonell proyectó construir Ciudad-Prieto, así llamada en honor al entonces ministro de Obras Públicas. Se trataba de una «ciudad-satélite» que estaría dotada de un gran hotel, campos de deporte, club de golf, etcétera. En aquel mismo año de 1933 se iniciaron las obras de construcción de la carretera de Alicante a la Playa de San Juan. Pero la guerra civil interrumpió el proyecto, que no se retomó hasta 1943, cuando se inició la urbanización de la Playa de San Juan, si bien no fue hasta la explosión constructora de los años sesenta cuando se levantaron numerosos edificios tanto en ese lugar como en la Albufereta. Ahora, esta zona de Playa de San Juan, Albufereta, Cabo Huertas y Vista Hermosa forma un conjunto urbanístico parecido a lo proyectado hace casi ochenta años, roza los cincuenta mil habitantes y cuenta con varios hoteles y campos de deporte y, por supuesto, con un campo de golf.

Por fortuna, la mayoría de los edificios emblemáticos de 1910 siguen en pie, si bien algunos han variado su contenido, como por ejemplo la Lonja de Pescado, ahora convertida en un museo. Otros simplemente han desaparecido, como el Cuartel del Rey o el hotel de Bossio. Pero a cambio han sido construidos en este tiempo otros



► **IMÁGENES DE UNA CIUDAD EN CONSTANTE CAMBIO** 1 Panorámica reciente de la ciudad de Alicante. El estadio del Rico Pérez en primer término y de fondo, el mar y el castillo de Santa Bárbara. © INFORMACION 2 Imagen tomada en los años 30 del Ensanche de la ciudad, con la plaza de Los Luceros como protagonista. © SÁNCHEZ. AMA 3 Construcción del palacio de la Diputación Provincial, uno de los edificios más destacados de la ciudad, a finales de los años 20 © SÁNCHEZ. AMA 4 Los dos últimos balnearios de El Postiguet, en los años 60 © EUGENIO BAÑÓN 5 La Estación de Murcia, futura sede de la Casa del Mediterráneo, en plena ebullición, rodeada de carruajes, el principal medio de transporte en aquellos años. © POSTAL DE FABERT 6 Varios coches aguardan en el andén de la estación de autobuses en el año 1949 © SÁNCHEZ. AMA

edificios notables, como el nuevo Mercado de Abastos (1921), la casa Carbonell (1924), la Diputación Provincial (1932), el estadio Rico Pérez (1974) o los levantados en la Montañeta tras su desmonte (iniciado en 1931 y concluido tras la guerra civil): Gobierno Civil (1945), Obras Públicas (1945), Delegación de Hacienda (1950), iglesia de Ntra. Sra. de Gracia (1951); y otros no tan notables, como los hoteles Gran Sol y Meliá, en los años 60. Algunos edificios han tenido tiempo de aparecer y desaparecer, como el hotel Carlton o la cárcel y cuartel de Benalúa; o de transformarse, como el Hospital Provincial (1926) ahora museo arqueológico de prestigio.

En este tiempo se han construido y transformado numerosas plazas, avenidas y calles, así como algún que otro parque (Canalejas, Lo Morant, La Ereta...) y varios polideportivos y centros comerciales. Las calles están por lo general bien iluminadas. Lejos queda el día de 1912 en que fue iluminada por primera vez la Explanada con alumbrado eléctrico, que sustituiría a las farolas de gas. En 1997 se inició la instalación de grandes colectores pluviales para evitar las

#### Lorenzo Carbonell, durante la Segunda República, ya proyectó en la zona de San Juan una ciudad con un hotel y campos de golf

catástrofes que venían produciéndose históricamente en la ciudad por culpa de las riadas. Se han erigido monumentos dignos de acompañar a otros que ya existían en 1910 –estatua de Maisonave, panteón de Quijano o el dedicado a los Mártires de la Libertad, retirado del paseo de mismo nombre tras la guerra civil–, como la estatua de Canalejas (1916) o la Fuente de Levante (1930) en la plaza de la Independencia (ahora de los Luceros, recientemente renovada). No es el caso de otros como la Cruz de los Caídos, colocada tras la guerra civil en la plaza Calvo Sotelo. También en este tiempo se ha habilitado un nuevo cementerio, empezado a construir en 1918, tras la epidemia de gripe que causó 342 muertos, en sustitución del situado en San Blas, clausurado definitivamente en 1959.

Como la Cruz de los Caídos, en Alicante siguen habiendo símbolos que recuerdan la dictadura

franquista (1939-1975) que sufrió el país tras la guerra civil, como es el caso de los nombres de muchas de sus calles dedicadas a personas o símbolos franquistas, mientras que apenas si las hay dedicadas a los que no ganaron aquella guerra. Una guerra que causó gran dolor en nuestra ciudad, que fue bombardeada por la aviación fascista en 71 ocasiones. Y aunque había refugios con capacidad para más de 150.000 personas, los bombardeos causaron 481 muertos y 790 heridos. El más terrible se produjo el 25 de mayo de 1938, día en que murieron más de trescientas personas.

Hay dos hospitales públicos: el General y el de Sant Joan (sustituto del Provincial) y varias clínicas privadas (Perpetuo Socorro, Vistahermosa, Medimar...). Sólo el 1,2% de la población no sabe leer ni escribir (casi todos menores de 10 años), muy lejos afortunadamente del índice de analfabetismo que había hace un siglo. En 1968 se inauguró el Centro de Estudios Universitarios que, ya en los años 80, se convirtió en la Universidad de Alicante.

Alicante es una ciudad de servicios. Sus principales actividades económicas son el comercio y el

#### Alicante conserva todavía símbolos de la dictadura franquista, sobre todo en los nombres de muchas de sus calles

turismo. La industria ronda el 5% de la población activa. Ya en el siglo XXI se inauguró, en el paraje de Aguamarga, el complejo cinematográfico Ciudad de la Luz y está a punto de concluirse un auditorio en el paseo de Campoamor.

Aunque no ha llegado a construirse la línea férrea con Alcoy, que ya ansiaban los alicantinos en 1910, la comunicación de la ciudad por tren es buena. El AVE o tren de alta velocidad acaba de llegar a Valencia y Albacete, y se prevé que dentro de poco llegue aquí. El ferrocarril de vía estrecha, que se inauguró en 1914, continúa uniéndose por otro lado Alicante con las poblaciones costeras del norte de la provincia. Para trasladarse por la ciudad, recientemente han vuelto a ponerse en funcionamiento los tranvías, después de que se retiraran del servicio público en 1969. No obstante, es el automóvil el medio de transporte más usado por los alicantinos, como lo era la caballería

un siglo atrás. En 2007 Alicante era la tercera provincia española en número de vehículos matriculados. En 1943 se comenzó a construir la Estación de Autobuses. Desde 1967 está en funcionamiento el aeropuerto internacional de El Altet. Por su parte, la importancia del puerto ha ido disminuyendo a lo largo del último siglo, constreñido por la competencia del puerto de Valencia por el norte y de Cartagena por el sur. En el transcurso de estos años ha experimentado varias ampliaciones, con la desaparición de los balnearios en la playa del Postiguet y la construcción del paseo de Gomis en 1968, y más recientemente con la aparición de dos zonas de ocio, una de las cuales está ubicada donde antes se hallaban los depósitos de combustible.

Por lo que respecta a las comunicaciones, la mayoría de las viviendas alicantinas cuentan con al menos dos aparatos de televisión y otros tantos de radio; y aunque no han desaparecido, el correo postal y telegráfico han quedado muy superados por el servicio telefónico, ya que la irrupción de la telefonía móvil e internet en los años 90 constituyó toda una revolución sociotecnológica.