

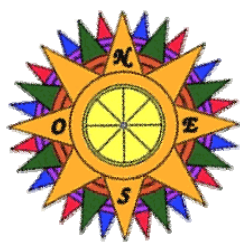
# LA RAMBLA

Por Miguel-Juan PEREDA HERNÁNDEZ

*En Memoria de las víctimas de la Rambla.*

La Rambla, hoy una de las vías más importantes del entramado urbano almanseño, constituye el lecho natural de las aguas de escorrentía de una amplia cuenca de recepción que, partiendo de las alturas de las Hoyuelas y la Centinela, tiene su cono de deyección en la zona endorreica donde actualmente se asientan el Polideportivo y el S. U. P. núm. 1. Hasta el siglo XVI, en que fue desviado su curso, una vez dejado atrás el paraje de las Fuentecicas, la Rambla giraba bruscamente hacia el Este para discurrir por lo que hoy son las calles Mendizábal, San Juan de Dios, San Antonio y Rambla de La Mancha.

Varios han sido los momentos en que sus traicioneras avenidas han sembrado de dolor y luto la Historia de nuestra ciudad. Para evitar en lo posible nuevas tragedias, hemos resuelto lanzar este artículo en el que aportaremos datos puntuales de algunas ocasiones dramáticas correspondientes a los siglos XVI, XIX y XX. Ojalá ese peligro potencial de la Rambla sea tenido en cuenta a la hora de planificar la futura expansión urbana y las nuevas infraestructuras viarias.

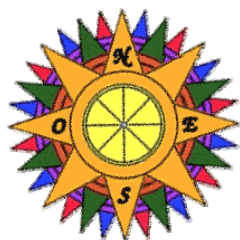


*Curso natural de la Rambla*



## I. SIGLO XVI

Ante el crecimiento demográfico experimentado por Almansa en el siglo XVI, y ante la problemática que presentaban las avenidas de la Rambla, que limitaba el crecimiento urbano hacia el Sur, el concejo decidió desviar su cauce. Sabemos que hacia 1566, el maestro Juanes de Segura ya dirigía la construcción de un dique de contención y la excavación de un lecho artificial, la denominada Rambla Nueva, que debía conducir las aguas de lluvia hacia el Hondo. En algunos documentos consta que dicho muro era de piedra y tierra. Se trataría, pues, de una pared de mampostería reforzada por la tierra acumulada en su paramento de aguas afuera. Esta obra, con las continuas reparaciones a que se vio sometida, fue valorada en más de 66.000 reales.



*Curso desviado  
de la Rambla*

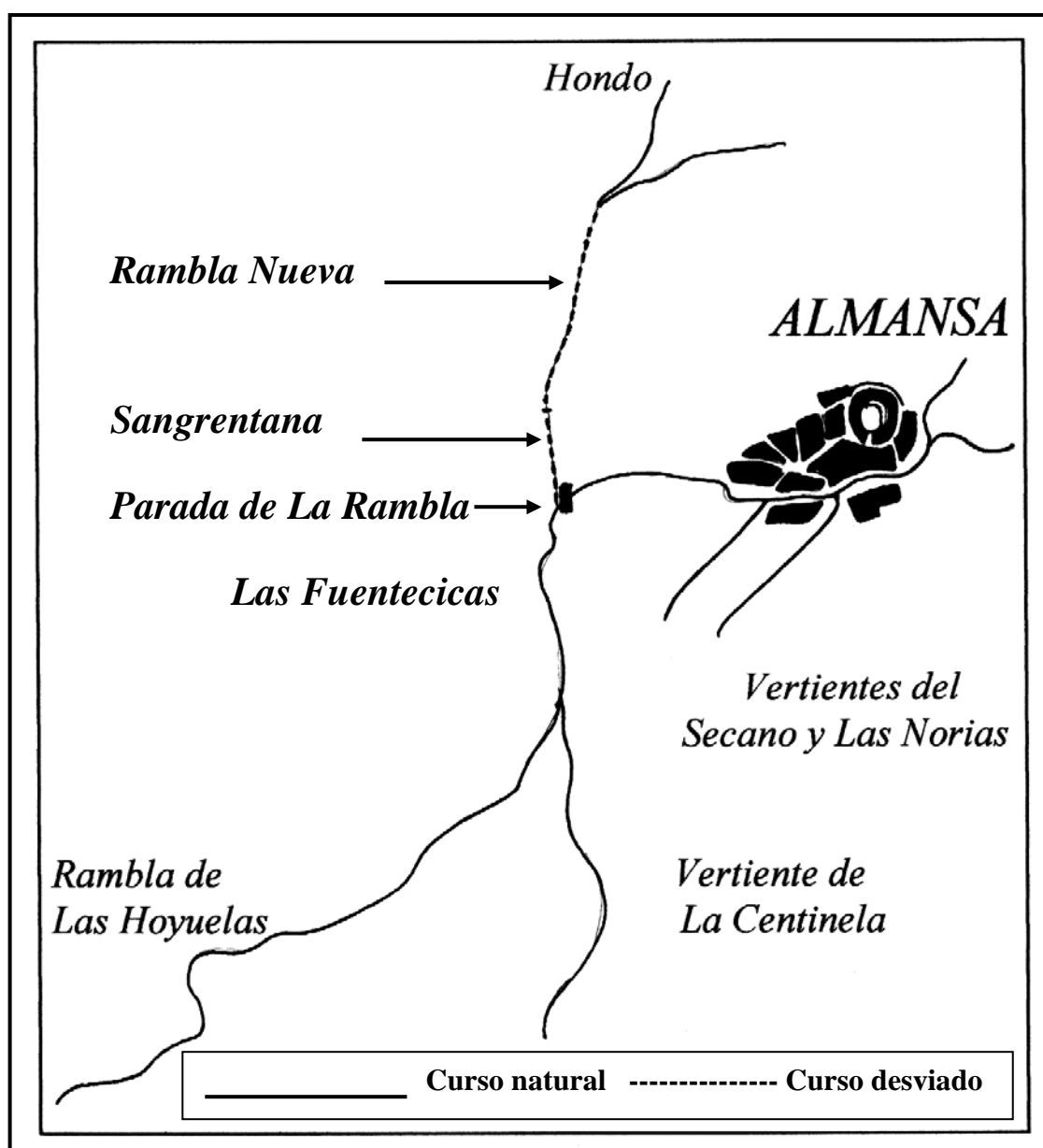


### **El desastre del día del Corpus de 1570**

El jueves 25 de mayo de 1570, festividad del Corpus Christi, a consecuencia de las copiosas lluvias se rompió el muro o “*parada*” de la Rambla. Ello pudo ser debido a que, al no tener bastante pendiente el comienzo de la Rambla Nueva, el agua se embalsaría hasta superar la altura del muro de mampostería, desbordándolo y arrastrando con facilidad la tierra acumulada en su paramento

exterior para darle solidez. Falto de apoyo, el dique se desmoronaría y las aguas volverían a retomar violentamente su antiguo cauce.

Parece ser que no hubo víctimas, pero las pérdidas materiales fueron cuantiosas; se hundieron más de cuarenta casas y los daños se tasaron en 50.000 ducados (550.000 reales). La zona más afectada fue la de la calle de la Aduana y la Plaza pública (hoy de Santa María), donde se acumularon el tarquín y demás inmundicias de los arrastres.



## **Acuerdos del Ayuntamiento**

El viernes 26 de mayo de 1570, una comisión de vecinos se personó en el Ayuntamiento para exigir que se diese salida al agua embalsada en la Plaza y se acometiese la urgente limpieza del lecho de la Rambla para que, en caso de que continuase lloviendo, no resultasen afectados más edificios. La Corporación movilizó a todos los oficiales de albañilería y tapiería de la villa y les ordenó reunir a la gente necesaria para dar salida al agua, desescombrar la Plaza y apuntalar las casas amenazadas de ruina.

En los años siguientes fue reconstruida y reforzada, aunque de manera provisional, la “*parada*” de la Rambla. En enero de 1577, al considerar que si ésta volvía a romperse significaría la destrucción de buena parte del pueblo y de la iglesia mayor, se acordó por unanimidad repararla y darle mayor altura. Sin embargo, en agosto de 1578, se optó por reforzar sus partes más débiles y su estribo, que se hallaba frente a la Sangrentana.

## **La tragedia del 21 de agosto de 1580**

Pronto se demostraría lo erróneo de esta decisión. El domingo 21 de agosto de 1580, hacia las seis de la tarde, en el transcurso de una tormenta, volvió a desmoronarse la parada de la Rambla. Esta vez, la consiguiente avenida provocó numerosas víctimas —algunas fuentes las cifran en 600, cifra que consideramos desmesurada—, el hundimiento de más de 200 casas y grandes pérdidas en granos y ropas; los daños materiales fueron valorados en más de 40.000 ducados.

El 24 de agosto, se reunió el concejo y el 25, en presencia del alcalde mayor del marquesado de Villena que había acudido rápidamente ante las desmesuradas dimensiones de la tragedia, se aceptó el ofrecimiento de Joan Tárrega, alcaide lugarteniente del castillo, de adelantar 7.000 reales para paliar en lo posible el desastre y acometer sin tardanza las obras necesarias para el desvío definitivo de la Rambla.

### **Nuevas obras de desvío**

En la sesión capitular correspondiente al 31 de agosto de 1580, se acordó que los maestros de cantería Francisco de Burdaria y Joanes del Temple serían quienes se encargasen de diseñar y dirigir los trabajos necesarios para, partiendo de la partida de los Vinazos, ahondar lo suficiente la Rambla de la Sangrentana para que enlazase la Rambla principal con la Rambla Nueva, así como de levantar una pared de cal y canto de ocho palmos de grosor (1,674 m.), a modo de malecón, que impidiese la entrada del agua en la villa.



*Vista aérea de la Sangrentana*

Ambos disfrutarían de un salario de 12,5 reales diarios. El concejo se comprometía a proporcionarles la cal, puesta a pie de obra, y a sacar la piedra, mientras que la arena, el agua y el transporte de la piedra correrían por cuenta de los maestros, que se obligaban a entregar una obra firme y segura.

## **Desarrollo y financiación de las obras**

Los trabajos, que comenzaron el 6 de septiembre de 1580 y acabaron en marzo de 1584, consistieron fundamentalmente en la rectificación del cauce a partir del punto en que iniciaba su giro definitivo hacia el Este, mediante la excavación de un canal de desagüe de unos 300 metros de longitud, cuyo margen oriental se reforzó con una pared o malecón de mampostería, así como el ahondamiento de determinados tramos del lecho para darle una mayor pendiente y facilitar la expedición de las aguas hacia el Hondo. Todo ello supuso una inversión cercana a los 60.000 reales, de los que casi dos tercios fueron sufragados durante el período de obras (1580-1584) y el resto fue liquidado en 1588 al redimirse un censo tomado del regidor almanseño don Luis de Pina.



Los recursos financieros procedían: el 33% de la sisa, un impuesto municipal que gravaba, en este caso, el consumo de carne (por este concepto se ingresaron 20.000 reales); el 32% del arrendamiento de dos dehesas municipales, la Nueva del Saladar y la del Ensancho (la primera, con mejores pastos, proporcionó algo

más de 12.200 reales y la segunda en torno a 7.000); el 23% de un censo de 14.000 reales a un interés del 7,14% anual, que fue redimido (amortizado) en 1588 tras devengar 6.075 reales de intereses; y el 12% restante de los alcances a los depositarios, las denuncias impuestas a determinados ganaderos y la venta de un solar.

## II. SIGLO XIX

Las obras del ferrocarril vendrían a transformar por completo el lugar donde en el siglo XVI se había llevado a cabo

En el pontón de la Sargantana, cerca de Almansa, se colocan las formas de hierro sobre los bien ejecutados estribos y pilares de esta obra.

el desvío de la Rambla. Para que las vías salvaran la Sangrentana fue construido un pontón de estructura metálica sobre estribos y pilares; también el cerro de San Cristóbal (en torno a cuya falda occidental viraba hacia el Este el antiguo cauce de la Rambla) hubo de ser explanado para construir los andenes de servicio y los edificios de la Estación.

Entre el 3 y el 6 de noviembre de 1884, Almansa sufrió un intenso temporal de lluvias que inundó gran parte de su término. Las precipitaciones fueron tan abundantes que produjeron “...hundimientos en unas 40 casas, la generalidad de ellas pertenecientes a pobres...”; además, los ojos del Puente de la Rambla Nueva (Carlos IV), de 4,25 metros de luz, permanecieron totalmente cubiertos por la avenida durante ¡¡15 horas!! Pese a ello, el tránsito no se interrumpió, pero al descender el nivel de las aguas los viajeros pudieron comprobar atónitos y sobresaltados como una de las dos pilas del puente había sido arrastrada por la corriente; no obstante, la obra estaba tan bien construida que el resto de la fábrica había aguantado sin desmoronarse. Mientras fue edificada una nueva pila, el puente permaneció apuntalado por precaución, aunque no se desprendió ni una sola piedra de sus bóvedas y tímpanos.

Sin embargo, el pontón que permitía al ferrocarril salvar la Sangrentana sí acabó destruido por las aguas. Tal vez fuese su estructura metálica, una vez

abatida y arrastrada por la violenta corriente, la que acabase impactando contra la pila del puente de la Rambla Nueva provocando su destrucción. La prensa de la época se hace eco del suceso, aunque confunde el puente de la Rambla Nueva con el de la Rambla del Pantano; la imagen, aunque mala, no deja lugar a dudas.

<p><b>Puente del Pantano.</b></p> <p>Este grupo de pontones de 4,25 metros de luz, construido en tiempo de Carlos III, conocido por el nombre del puente del Pantano, pertenece á la carretera de primer orden de Ocaña á Alicante (provincia de Albacete) y salva la rambla de desagüe del pantano de Almansa. A consecuencia de la avenida de 3 de Noviembre de 1884 quedó en el estado que representa el graba-</p>		<p>do algunas horas. Las aguas cubrieron completamente los ojos del puente durante quince horas, ignorándose en cuál de ellas se verificó el arrastre de la pila; el tránsito no se interrumpió y el resto de la fábrica, que se ve en la figura, no se resintió en lo más mínimo, lo cual demuestra su gran cohesión.</p> <p>Al repararse se apuntaló solo por precaución, construyéndose la nueva pila sin que se desprendiera ni una sola piedra de las bóvedas ni tímpanos. El enlace con la nueva pila fué de tal modo hecho que no se ha notado posteriormente grieta alguna de asiento.</p>
<p>Puente del pantano.</p>		

### III. SIGLO XX

A mediados del pasado siglo, como consecuencia de las deficiencias que presentaba la infraestructura ferroviaria almanseña, tanto a su paso por la Sangrentana como en el diseño de la propia Estación (estaba cercada por un muro), la Rambla, una vez más, volvería a sembrar la muerte y la desolación.

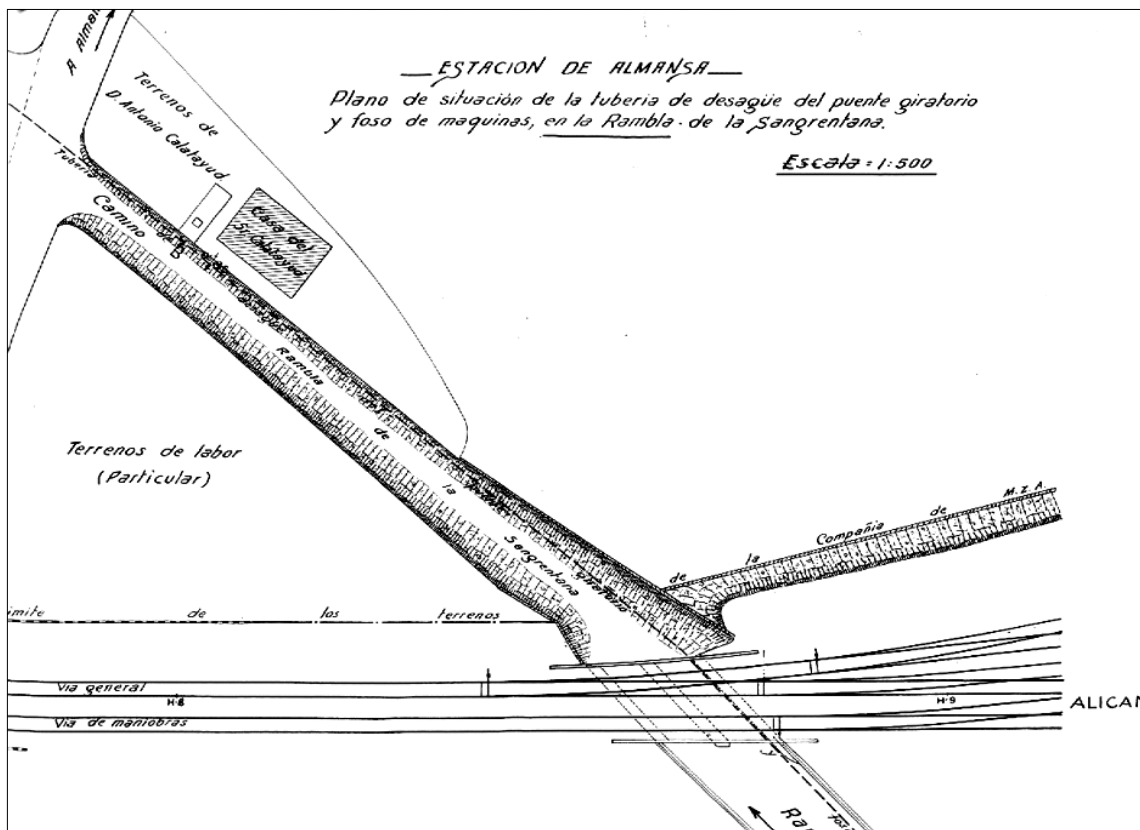
Después de más de quince meses de sequía y la pérdida de cuatro cosechas, el domingo 4 de septiembre de 1955, último día de Feria, hacia las cuatro y cuarto de la tarde, se abatió súbitamente sobre Almansa una enorme tromba de agua, precedida de espectacular acompañamiento de truenos, relámpagos y rayos, que provocó la muerte de nueve personas, heridas y magullamientos a medio centenar, el hundimiento de numerosas casas, así como la devastación de campos y huertos. Según el semanario de sucesos "El Caso" correspondiente al 11 de septiembre de 1955, la Riada dejó 300 edificios afectados y destruyó tanto las conducciones de agua como los transformadores de energía eléctrica; unos daños



materiales cuya cuantía, a primera vista, rebasaba los 20.000.000 de pesetas de la época.

### Causas de la Riada de 1955

La tragedia se originó cuando, en el transcurso de una intensísima tormenta, las aguas de escorrentía procedentes de la zona montañosa situada al sur de la ciudad, que discurrían por la Rambla de las Hoyuelas, arrasaron el paraje de las Fuentecicas llevándose a su paso árboles, enseres y animales domésticos de algunas de las numerosas “casicas” construidas junto a sus márgenes. Estos materiales de arrastre, unidos a los deshechos que, de ordinario, solían arrojarse a un cauce habitualmente seco, acabaron obstruyendo los ojos del puente del ferrocarril de la Rambla de la Sangrentana.



Al rebasar el nivel de las aguas la altura del puente, éstas discurrieron por el propio trazado ferroviario y fueron acumulándose en la explanada de la Estación, cuyos muros y los de los muelles de carga, de más de un metro de espesor,

actuaron como diques de contención hasta que, en un momento determinado, incapaces de aguantar la presión, acabaron desmoronándose. La consiguiente tromba destrozó los muros traseros de algunas casas de la calle de La Industria, penetrando en ella e inundando varias viviendas de dicha calle y de la de Alicante.

### **Resultado**

Las calles más afectadas fueron, principalmente, las de La Industria, Alicante y Muelle, pero también las del Buen Suceso y la Rambla de La Mancha. Si bien la circunstancia de ser domingo, último día de feria y hora propia de la siesta contribuyó a la sorpresa, de haberse producido la Riada en horario laboral habría provocado mayor número de víctimas entre los trabajadores de las fábricas afectadas. Por lo que se refiere a daños materiales, y para que podamos hacernos una idea de las dimensiones que alcanzó el desastre, nos remitimos a la crónica elaborada por los enviados especiales de “El Caso”.

En la calle de La Industria, las aguas, además de destruir cerca de veinte viviendas, redujeron a escombros las naves de almacenaje y talleres de la fábrica de calzados “Sucesores de Manuel Aldomar”, donde trabajaban más de 120 obreros. La corriente destrozó muros, maquinaria, enseres y se llevó cerca de dos mil pares de zapatos preparados ya para su envío a los centros de venta. También entró en unas corralizas, situadas a la salida de dicha calle, y arrastró una piara de 30 cerdos y un rebaño de más de 60 cabras.

Otra de las arterias almanseñas donde la desgracia se cebó con extraordinaria crueldad fue la de Alicante. Prácticamente todas las fincas quedaron desfondadas en su interior; puertas, ventanas y balcones fueron arrancados por la fuerza impetuosa de la corriente. Muchísimas casas tuvieron que ser desalojadas ante un eminente peligro de ruina, ya que sus sótanos y cimientos quedaron afectados. También hubo daños en la avenida del General Moscardó (Buen Suceso) y la calle del General Dávila (Rambla de La Mancha), donde la corriente arrastró toda

la maquinaria y enseres de una fábrica de pan y destruyó cientos de sacos de harina. Un molino harinero enclavado en la calle del Muelle se derrumbó, y sus moradores fueron sacados con cuerdas y cables por las ventanas.

### **Intervención de las autoridades**

A los pocos minutos del desastre, las fuerzas locales de la Guardia Civil, al mando del capitán Andrés Marco, establecían cordones de salvamento, cerraban calles y conseguían la evacuación de vecinos en situación comprometida. Tareas en las que también participaron el alcalde, Juan Seguí Fernández y la Policía Municipal al mando de su jefe Antonio Peinado, que movilizaron a gran número de ciudadanos, los cuales, en unión de las brigadas municipales, coadyuvaron a descongestionar la vía pública y retirar escombros y fango.

Aquella misma tarde, llegaban los bomberos de Albacete, así como el gobernador civil, el obispo de la Diócesis, el gobernador militar, los presidentes de la Diputación y de la Audiencia y el delegado provincial de Sindicatos, que permanecieron toda la noche ocupados en las labores de salvamento y auxilio. En dichas tareas tuvieron un papel destacadísimo todos los médicos de la ciudad y los componentes de la Cruz Roja.

### **Romería Extraordinaria**

Aquella catástrofe vendría a modificar una de las costumbres más entrañable de los almanseños, el orden en las romerías de su Patrona. Dado que la imagen de la Virgen de Belén se hallaba en su Santuario, donde, como era tradicional entonces, había sido llevada en romería el domingo anterior al inicio de la Feria, en sesión de 7 de septiembre de 1955, el Ayuntamiento acordaba celebrar una romería de “traída” extraordinaria, al estilo de las antiguas rogativas. Realizadas las gestiones oportunas ante las autoridades eclesiásticas, el 6 de octubre se determinaba, no sólo celebrar dicha romería extraordinaria, sino modificar el orden de las mismas, convirtiendo la de “traída” en de “llevada”, y viceversa.

A pesar de que aquellos eran unos tiempos muy proclives a la erección de monumentos, las víctimas almanseñas de la Riada del 55 no tuvieron ni siquiera una lápida que recordara sus nombres, ni se colocó una señal para hacer constar a las generaciones futuras el nivel que alcanzaron las aguas. Tampoco fue recordado el desastre cuando, hace un par de años, se cumplió su 50 aniversario.

#### **IV. CONCLUSIONES**

Hoy, la Rambla sólo recoge la escorrentía de la parte final de su cuenca, una superficie casi absorbida totalmente por el casco urbano; no obstante, los ojos del puente que permite al ferrocarril salvar la Sangrentana continúan teniendo muy poca luz. Como consecuencia de ello, si por alguna circunstancia resultaran obstruidos dichos ojos coincidiendo con uno de los temporales o tormentas que, como hemos tenido ocasión de comprobar, suelen abatirse periódicamente sobre Almansa, la tragedia volvería a repetirse. Con toda seguridad no llegaría a hundirse ninguna casa, ya que hoy se construye de manera muchísimo más sólida, pero sí quedarían anegados los bajos y cocheras de numerosas viviendas.

Por otro lado, hemos de decir que al urbanizar la zona del Polideportivo y el S.U.P. núm. 1 se les dio a algunas calles una cota superior a la que tiene el final de la Rambla en la “Puerta la Villa”, motivo por el que, ante cualquier pequeña tormenta, al no encontrar salida, las aguas retroceden e inundan vías transversales como la Avenida de José Rodríguez o la Plaza de Santa María.

¿Qué ocurrirá cuando se abata sobre Almansa ese espantoso turbión que, según el cálculo de probabilidades, tarde o temprano ha de volver a caer? ¿Entrará de nuevo el agua en la iglesia de la Asunción, o en la Casa Grande? Cuando ello suceda, que nadie lo atribuya, como suele ser habitual últimamente, al consabido “Cambio Climático”; habrá sido sólo culpa nuestra, por no haber sabido aprender de nuestra propia Historia.

Almansa, 4 de julio de 2007