

El encauzamiento de las ramblas de Almería en 1897: el límite de la ciudad histórica ¹

The channelling of water courses in Almería in 1897 and the limits of the historical centre

Villanueva Muñoz, Emilio Ángel *

BIBLID [0210-962-X(1998); 29; 115-132]

RESUMEN

Tomando como punto de partida una gran riada que tuvo lugar en Almería en 1891, a consecuencia de la cual se realizaron importantes actuaciones urbanísticas y obras de infraestructura que concluyeron en 1897, marcando definitivamente los límites de la ciudad histórica e integrando en ella las ramblas que la atravesaban, se destaca la trascendencia de estos cauces en las estructuras urbanas de los centros históricos.

Palabras clave: Urbanismo; Patrimonio urbanístico; Ordenación urbana; Historia urbana; Centros históricos.

Identificadores: Ramblas de Almería.

Topónimos: Almería.

Período: Siglo 19.

ABSTRACT

This paper takes as its starting point the flood in the town of Almería in 1891 which led to important developments in town planning and to work on the substructure. This work, which was finished in 1897, established the limits of the historical city and included the water courses which crossed them. The great importance of these water courses in historical town centres is discussed.

Key words: Town planning; Urban heritage; Town regulations; Town history; Historical centre.

Identification: Almería Ramblas.

Toponym: Almería.

Period: 19th century.

La rambla, como cauce natural por donde corre el agua a consecuencia de las lluvias torrenciales, es un elemento destacado del paisaje de la cuenca mediterránea española y, también, un protagonista histórico de sus concentraciones urbanas.

La relación más antigua de las ramblas con las ciudades parece ser la de servir, con sus cauces normalmente secos, de vías de comunicación, a modo de caminos naturales, o bien, ya dentro de ellas, como base para el trazado de sus calles al construirse edificaciones en sus márgenes. Además, históricamente, sus cauces han contribuido a la defensa de los núcleos urbanos como fosos naturales situados frecuentemente delante de sus murallas.

* Departamento de Historia del Arte. Universidad de Granada.

Todas estas funciones las han desempeñado en Almería las ramblas que de una manera u otra han dejado su impronta en la estructura urbana. El emplazamiento de la ciudad junto a las estribaciones más orientales de la sierra de Gádor, algo separado de la cuenca del río Andarax y al borde del Mediterráneo, era especialmente propicio para que por él circularan en su último tramo antes de desembocar en el mar una serie de ramblas que han contribuido poderosamente a la configuración de la morfología urbana de Almería.

La más importante de todas las ramblas que atravesaban la ciudad es la conocida popularmente con el nombre de la Rambla, porque viene a ser la rambla de Almería por antonomasia. Hace un siglo, cuando concluyeron las obras de encauzamiento que ahora analizamos, se le llamaba rambla del Obispo, y bajo esta denominación aparece en la mayor parte de los planos de la ciudad de Almería que conocemos del siglo pasado. En los últimos años se ha convertido en una magnífica avenida con gran paseo central dedicada a Federico García Lorca.

Esta rambla de Almería que desemboca en el mar, la antigua del Obispo, se forma por la confluencia de otras dos ramblas, la de Amatisteros y de Belén. La primera procede de la sierra de Almería y se une muy cerca de su confluencia con la de Belén con una larga rambla llamada de Iniesta que tiene su origen prácticamente en la sierra de Enix y discurre por un barranco que lleva su nombre separado del valle del río Andarax por la sierra de Huércal. La rambla de Belén tiene su cabecera en la sierra de Almería aproximándose a la ciudad tras rodear por el norte el cerro de las Cruces. Una vez unidas las ramblas de Belén y Amatisteros formando la del Obispo, o simplemente la Rambla, ésta recibía por el oeste una rambla más corta que las de Iniesta y Belén llamada de Alfareros, cuyo lecho se introducía en la ciudad por el lado sur del cerro de las Cruces.

Al margen de esta cuenca que desembocaba en el mar Mediterráneo por la Rambla, existía otra de menor importancia que del mismo modo juega un papel destacado en la ciudad de Almería, nos referimos a la llamada rambla de la Chanca, conocida en el siglo pasado también como de la Alcazaba², que procedente de la sierra de Almería y corriendo por el barranco del Caballar desemboca en el Mediterráneo atravesando la ciudad convertida hoy en avenida del Mar.

Por último tenemos que mencionar una pequeña ramblilla muy transformada por su temprana incorporación al núcleo urbano que corría por la que hoy es calle de la Reina y desembocaba en el mar por el Parque. En la primera mitad del siglo XIX se le llamó rambla de Gorman por un inglés, Thomas Gorman, que tuvo aquí su casa³. Francisco Coello en su plano de 1855 la dibuja como una calle plenamente formada con el nombre de La Rambla⁴, tras la visita de Isabel II a Almería en 1862 la denominarán calle de la Reina y la revolución de 1868 le cambió el nombre por el sonoro de Rambla de la Libertad⁵.

Cuando Leopoldo Torres Balbás definió el origen de la ciudad en su famoso artículo «Almería islámica» publicado en 1957⁶, ya comenzó destacando la importancia que en la configuración de la parte más antigua conocida de la ciudad habían tenido sus ramblas. El origen de la población pudo estar en construcciones levantadas en torno a la rambla de la Chanca relacionadas con las posibilidades portuarias del fondeadero natural situado junto a su desembocadura. Más tarde, en el siglo X, se define el núcleo básico de la ciudad

musulmana, la *madina*, formado por un recinto amurallado aproximadamente rectangular situado entre la Alcazaba y el mar, limitado al este y al oeste por sendas murallas que aprovechaban como foso natural el cauce de la rambla de Gorman y de la Chanca respectivamente⁷. El crecimiento de la población en el siglo XI determinó que la ciudad se ampliase con la construcción de las murallas que protegían dos arrabales situados a levante y poniente. De ellos el oriental, con mayor extensión, se llamó de la *Musalla*, protegiéndose con una muralla que utilizaba como foso natural en su parte norte y este los cauces de dos ramblas⁸. Por la parte septentrional el último tramo de la rambla que luego se llamó de Alfareros hasta su desembocadura en la que también más tarde se denominó del Obispo, y por el lado oriental el tramo final de esta última hasta su desembocadura en el mar.

Este protagonismo de las ramblas en el origen y crecimiento de la ciudad medieval hizo escribir a José Ángel Tapia Garrido, el extraordinario historiador de la provincia de Almería y cronista oficial de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX: «Almería es una ciudad itinerante... El crecimiento se realizó a saltos, de rambla a rambla... Así se hizo la Almería musulmana. Y así se está haciendo la Almería actual»⁹.

La Almería cristiana que como consecuencia de la conquista nace a fines del siglo XV y se define en la primera mitad del XVI, se asentó sobre la *madina*, convertida en barrio de la Almedina, y especialmente en el que había sido arrabal islámico de la *Musalla*, por tanto sobre un solar algo más reducido que el límite máximo que había alcanzado la población musulmana, con lo que la rambla de la Chanca volvió a quedar extramuros y recuperar su función de foso natural por el oeste, mientras que por el este la muralla de bastiones cristiana se replegaba sobre el perímetro fortificado musulmán y su correspondiente foso natural de la rambla del Obispo, pero manteniendo el trazado de la muralla norte y parte del lecho de la rambla de Alfareros como defensa.

Fue precisamente por esta parte norte por donde más se extendió la ciudad extramuros como consecuencia del crecimiento experimentado en la segunda mitad del siglo XVII, dando lugar al barrio de las Huertas separado del resto de la ciudad por el cauce de la rambla de Alfareros. Otro pequeño barrio extramuros se situó junto a la puerta del Sol, a uno y otro lado del camino de la Vega.

Este crecimiento de la ciudad se consolida a lo largo del siglo XVIII, ampliándose el barrio de las Huertas hasta la rambla de Belén y el de la puerta del Sol hasta la rambla del Obispo. Pero junto a ellos aparecen también otros nuevos barrios extramuros: Alto, Cruces, Nuevo y el de los Pescadores o las Almadrabillas. El barrio Alto es una especie de prolongación hacia el este del barrio de las Huertas al otro lado ya de la rambla de Belén. El barrio de las Cruces viene a ser en cambio una extensión hacia el oeste del mismo barrio de las Huertas en dirección al cerro de las Cruces. El barrio Nuevo, separado del barrio de las Cruces por la rambla de Alfareros, se sitúa entre ésta y la muralla norte de la ciudad. Por último el barrio de Pescadores o de las Almadrabillas se ubicaba junto al mar entre la muralla de levante y la desembocadura de la rambla del Obispo.

Durante la primera mitad del siglo XIX estos barrios extramuros crecen extendiéndose cada vez más sobre las márgenes de las ramblas, que poco a poco se van convirtiendo en calles como la llamada Rambla de Alfareros formada por un tramo de su primitivo

cauce al norte de la Puerta de Purchena. Al mismo tiempo, y en relación con la visión que de la naturaleza tenía el pensamiento romántico, un tramo importante de la rambla del Obispo se convierte en una especie de paseo extramuros con dos hileras de árboles en los bordes de su cauce.

La actuación urbanística más importante llevada a cabo en la ciudad en el siglo XIX, sólo comparable con las que se realizaron como consecuencia de las obras de canalización de las ramblas tras las inundaciones de 1891, fue la del derribo de las murallas autorizado en 1855. Se pretendía así eliminar un cinturón fortificado que había perdido buena parte de su eficacia defensiva y que significaba una barrera entre la ciudad intramuros y los barrios exteriores que, como consecuencia del crecimiento de la población desde la segunda mitad del siglo XVII, habían alcanzado a mediados de XIX un número de habitantes incluso superior a los que residían intramuros. Esta división de la ciudad por las murallas que estrangulaba su desarrollo urbano provocó la solicitud del derribo de las fortificaciones, que un vez concedido se centró fundamentalmente en la cortina de bastiones de levante, que era la que impedía una expansión de la ciudad hacia el este, hacia la rambla del Obispo, por una zona de huerta casi llana muy favorable para el crecimiento de la población.

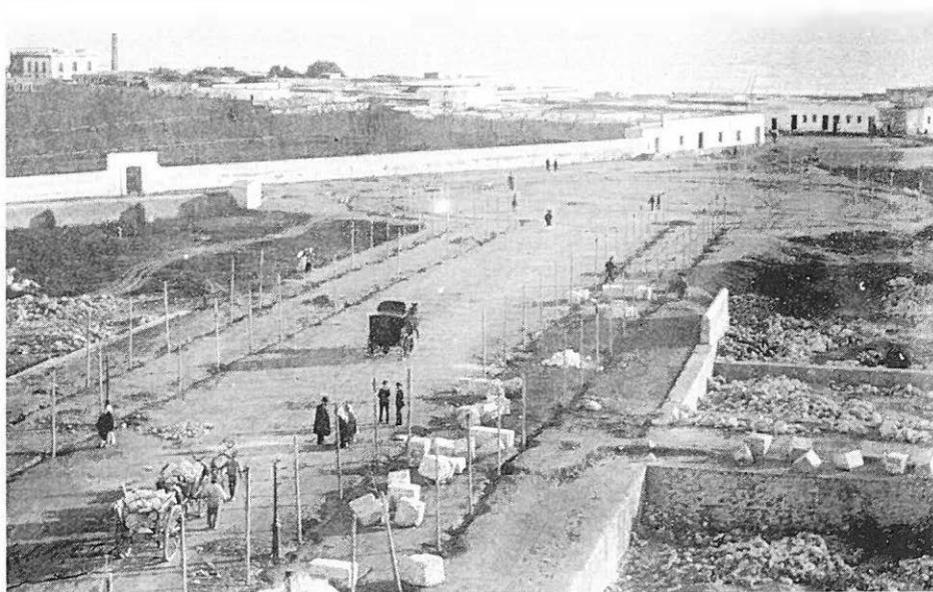
La primera actuación urbanística importante conseguida la autorización para el derribo de las murallas fue la aprobación entre 1855 y 1856 de un proyecto de paseo que desde la Puerta de Purchena seguía el trazado de la muralla hacia el sur, aprovechando un pequeño paseo extramuros ubicado en este lugar que se conocía con el nombre de Alameda de la Muralla de Purchena o del Verano y el solar proporcionado por el derribo de las fortificaciones. Poco después, en 1860, se aprobó un proyecto de prolongación de este paseo en línea recta hacia el sur, hasta la calle de la Vega, preparado por el entonces arquitecto municipal José Marín Baldó, paseo bautizado ya con el nombre del Príncipe Alfonso. Su éxito fue tan extraordinario que en 1864 lo muestra el plano de Joaquín Pérez de Rozas con todos sus edificios construidos, y los arranques de dos calles perpendiculares hacia levante, las futuras calles Navarro Rodrigo y Méndez Núñez, con lo que se convertía no sólo en la calle más importante de la ciudad, sino en el eje de la expansión urbana de Almería de la segunda mitad del siglo XIX.

En la época de la Restauración se recupera la idea de ensanchar la ciudad tomando como referencia el paseo del Príncipe, decidiéndose en 1881 su prolongación en línea recta desde la calle de la Vega hacia el sur hasta su confluencia con la rambla del Obispo, con lo que se provoca la primera colisión importante entre la expansión de la ciudad y esta rambla. Para la confluencia se aprobó en 1886 un anteproyecto de urbanización consistente en una plaza Circular que articulara una especie de prolongación del paseo paralelo a la desembocadura de la rambla y consecuentemente perpendicular al mar. El proyecto fue ampliamente debatido hasta que en 1890 se concretó en sus dos elementos básicos: la plaza Circular y la calle Reina Regente, con lo que se solucionaba parcialmente la colisión de la expansión urbana de Almería tomando como eje el paseo del Príncipe y el trazado de la rambla del Obispo.

Dificultades menos importantes se resolvieron a mediados de los ochenta un poco más al norte, donde el arquitecto municipal Trinidad Cuartara Cassinello había proyectado en 1885



1.—La Puerta de Purchena en 1880, con el comienzo del paseo del Príncipe a la derecha y el inicio de la rambla de los Hileros a la izquierda.



2.—El tramo final del paseo del Príncipe en 1890 con la plaza Circular al fondo y la desembocadura de la rambla del Obispo sin encauzar.



3.—La Rambla del Obispo Orberá (antes de los Hileros) desembocando en la del Obispo en 1890, junto al recién construido colegio de la Compañía de María.

la construcción de malecones y de un paseo en la ribera derecha de la rambla del Obispo a la altura de las calles Méndez Núñez y La Crónica, cuyas prolongaciones hacia el este hasta la rambla fueron aprobadas en 1886, la primera con un trazado perpendicular al paseo del Príncipe y la segunda con una alineación ortogonal a la rambla.

Sin embargo, los problemas más graves en este sentido de compaginar la expansión urbana de Almería con los cursos de las ramblas que la atravesaban o bordeaban se produjeron un poco más al norte, en torno al último tramo de la rambla de Alfareros que desde la Puerta de Purchena hasta su desembocadura en la rambla del Obispo se conocía con el nombre de rambla de los Hileros, porque a este espacio público y «a sus anchuras venían los de este gremio a hacer cuerdas»¹⁰. El tramo de esta rambla más próximo a la Puerta de Purchena se urbanizó como calle construyendo casas en sus márgenes pero dejando en su centro un cauce protegido por malecones por donde circularía el agua procedente de la rambla de Alfareros en caso de riada.

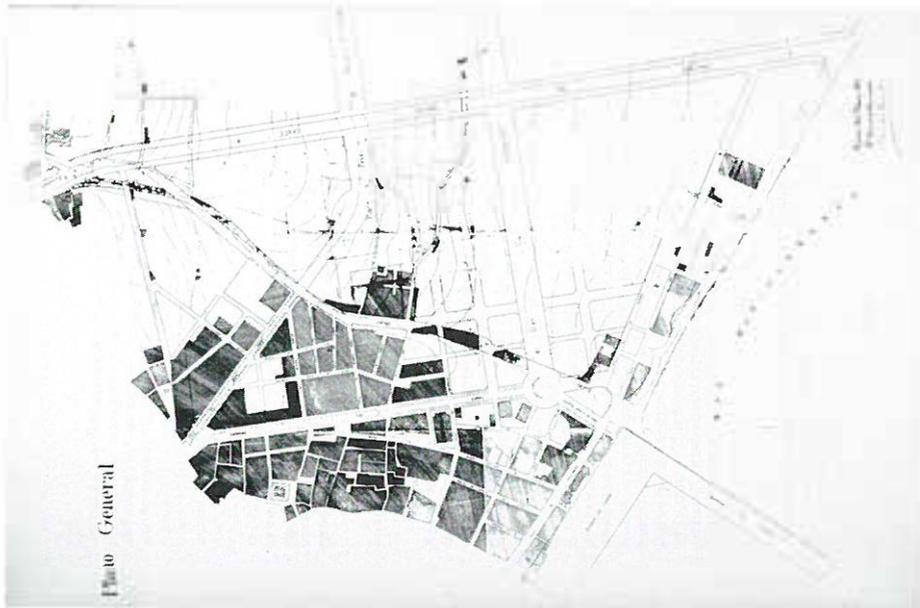
A comienzos de los años ochenta el arquitecto municipal Trinidad Cuartara Cassinello había comenzado a trabajar en un ambicioso plan de ensanche de la ciudad por levante que sin embargo nunca pasó de ser un proyecto oficioso. La propuesta de expansión urbana tomaba como base del trazado el paseo del Príncipe con calles perpendiculares o paralelas al mismo extendiéndose hacia el este formando una cuadrícula de manzanas rectangulares de 60 por 80 metros con las esquinas achafanadas, superponiéndose incluso al trazado de la rambla del Obispo por lo menos al norte de la rambla de Hileros¹¹.



4.—La Rambla del Obispo Orberá desembocando en la rambla del Obispo inmediatamente después de las obras de canalización llevadas a cabo entre 1893 y 1897.

Esta propuesta se hizo inviable conforme avanzaba la década con el proyecto de urbanización de la huerta de Los Arcos realizado en 1881 por el arquitecto provincial Enrique López Rull en la confluencia de la rambla de Hileros con la del Obispo¹² y la aprobación al año siguiente de la ubicación del colegio de la Compañía de María¹³ proyectado también por el arquitecto provincial. Ambas actuaciones prolongaban hacia el sureste el primitivo cauce de la rambla de Hileros hasta su desembocadura en la del Obispo con un trazado incompatible con la retícula ortogonal que tomaba como base el paseo del Príncipe, con lo que se consolidaba como calle llamada entonces de Calderón y más tarde Rambla del Obispo Orberá, una vía urbana bordeada de edificios protegidos por malecones del cauce de la primitiva rambla que seguía circulando por su centro, a pesar de ser la calle más importante del ensanche de la ciudad detrás del paseo del Príncipe, pero con un trazado oblicuo al de este.

Ante esta situación de hecho, Trinidad Cuartara Cassinello se centra en los últimos años ochenta en un proyecto de ensanche al este de la rambla del Obispo, en una zona agrícola no urbanizada que lógicamente presentaría menos intereses y consecuentemente menores problemas a la hora de su planificación regular. Retomando la idea de un paseo como eje del ensanche y de una red viaria ortogonal con manzanas de esquinas achafanadas redacta en 1888 el *Proyecto de urbanización y trazado de un gran paseo al lado de levante de esta ciudad*¹⁴, cuyo eje diseñaba perpendicular al del paseo del Príncipe, aunque separado de este por la zona urbanizada a mediados de los ochenta en torno a la Rambla del Obispo Orberá



5.—Plano general del proyecto de desviación de la rambla del Obispo elaborado por el arquitecto Trinidad Cuartara Cassinello en 1891.



6.—Plano de Almería y sus ramblas. El rayado claro indica las manzanas destruidas por la inundación del 11 de septiembre de 1891. Los trazos gruesos los nuevos cauces de las ramblas (Plano publicado en *Consuegra-Almería...*, 1905).

que se adaptaba al nuevo plan de ensanche mediante una solución de compromiso articulada en torno a una gran plaza semicircular que absorbía las irregularidades que aquellas actuaciones habían provocado. Este proyecto, sin embargo, dejaba un punto importante sin resolver: el papel que debería jugar la rambla del Obispo que quedaba en medio de lo planificado y construido como ensanche de levante hasta entonces y la nueva propuesta de gran paseo al este de la ciudad.

Como consecuencia de esta expansión de la ciudad hacia el este se estaba creando conciencia de los problemas que representaba el cauce de la rambla del Obispo, tanto por el peligro que suponía en caso de riadas al situarse al mismo borde de la población, como del estorbo que significaba para la ampliación de la ciudad hacia el este, la zona más favorable de expansión urbana frente a las zonas de ramblas y montes del lado norte, las estribaciones montañosas del oeste y el mar por el sur que significaban problemas más difíciles aún de superar.

Ante esta situación, y tomando como precedente el cauce cubierto del río Darro en Granada, que en su primera fase se había realizado también en esta segunda mitad del siglo XIX, se llegó incluso a proponer cubrir la rambla del Obispo, pero se desechó la idea porque la poca profundidad del cauce y la gran cantidad de arrastres que las riadas transportaban, suponían un peligro permanente de taponamiento del cauce cubierto.

Para resolver el peligro que presentaba el cauce de la rambla del Obispo en caso de riadas y al mismo tiempo encajarlo en el *Proyecto de urbanización y trazado de un gran paseo al lado de levante de esta ciudad*, Trinidad Cuartara Cassinello preparó un *Proyecto de desviación de la rambla del Obispo*¹⁵ que concluyó el 18 de marzo de 1891, donde preveía la construcción de un nuevo cauce bastante ancho, totalmente recto desde la confluencia de las ramblas de Amatisteros y Belén hasta el mar y con un eje paralelo al paseo del Príncipe y como consecuencia perpendicular y perfectamente encajado en el *Proyecto de urbanización y trazado de un gran paseo al lado de levante de esta ciudad*. Teniendo en cuenta que el nuevo trazado de la rambla del Obispo se situaba a 550 metros del paseo del Príncipe, y que desde su inicio en la cota de la carrera de Santa Rita hasta el mar había aproximadamente 1000 metros, el arquitecto municipal calculaba que se formaba un rectángulo de ensanche de más de medio millón de metros cuadrados, suficientes en su opinión para la expansión de la ciudad durante más de 30 años.

Pero este magno proyecto llegaba demasiado tarde. El 11 de septiembre del mismo año en que se había concluido, el de 1891, se produjo una gran riada por las ramblas de Amatisteros y Belén y su prolongación hasta el mar por la del Obispo, y por la rambla de Alfareros cuyos últimos tramos habían sido incorporados con los barrios periféricos y los ensanches a la ciudad.

El barrio Alto, cerca de la confluencia de la rambla de Amatisteros con la de Belén, sufrió importantes daños, que se extendieron por la margen izquierda de esta última rambla en las primeras construcciones del barrio del Grillo y por su margen izquierda por buena parte de la calle Granada y los aledaños de la antigua plaza de toros. La rambla del Obispo por su parte causó graves daños por su margen derecha en toda la parte oriental del ensanche de levante, desde el colegio de la Compañía de María, y las partes este de las calles construidas

sobre la que había sido huerta de los Arcos y en los tramos de levante de calles como Navarro Rodrigo, La Crónica y Méndez Núñez. El desbordamiento de la rambla del Obispo por su margen izquierda acarreó la inundación del pequeño barrio de San José, construido en la prolongación de la calle de la Vega hacia la carrera de Montserrat y la parte situada a levante de la rambla del barrio de las Almadrabillas, en las calles Jaul y Tejares. Por su parte la rambla de Alfareros causó importantes destrozos en prácticamente todo el barrio Nuevo, especialmente en el triángulo comprendido entre la calle Regocijos, la Rambla de Alfareros y la calle Cámaras.

Con motivo de esta catástrofe visitó Almería el Presidente del Consejo de Ministros, Francisco Silvela, quien decidió hacer las obras de reparación de daños y encauzamiento con fondos procedentes de una suscripción nacional encabezada por la Reina Regente María Cristina. A tal efecto se creó una Comisaría Regia, nombrándose Comisarios Regios primero a Ventura García Sancho, marqués de Aguilar de Campoo, con el que se iniciaron las obras, y después a Manuel de Eguilior y Llaguno, bajo cuyo mandato se concluyeron.

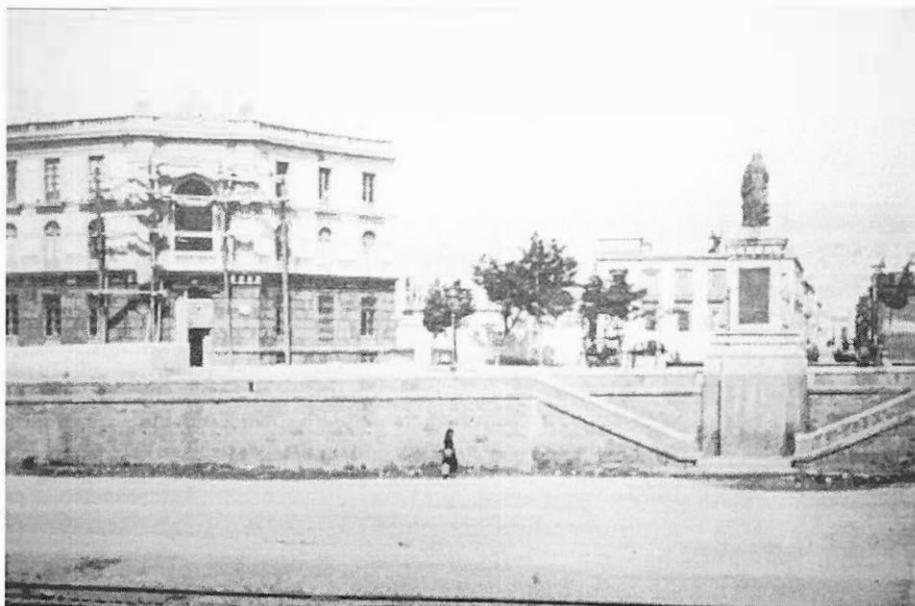
Como consecuencia de la riada se hicieron necesarias una serie de actuaciones para ayudar a los damnificados directos pero también en cierto modo al conjunto de la ciudad. En primer lugar hubo que reconstruir parte de las viviendas dañadas o destruidas por las aguas, como ocurrió en la calle Regocijos. Además tuvieron que edificarse viviendas nuevas para aquellos que habían perdido la suya, como ocurrió con la construcción de todo el barrio de la Caridad levantado en un tiempo récord entre noviembre de 1891 y marzo de 1892 para albergar a los damnificados por la riada¹⁶. Por último, sobre solares de edificaciones dañadas por las aguas se proyectaron nuevos barrios, como el del Malecón de los Jardinillos, junto a la nueva rambla ya encauzada¹⁷.

Al mismo tiempo que se restauraban o construían nuevas viviendas hubo que reparar otros tipos de edificios afectados por la riada, como el colegio de la Compañía de María, una construcción nueva levantada en los años ochenta, o hacer nuevas edificaciones públicas destinadas a prestar diferentes servicios, como ocurrió con la ermita de San Antonio de Padua y las escuelas construidas en el barrio de los Molinos.

Pero por encima de estas actuaciones más o menos importantes, las obras de más envergadura y de más trascendencia urbana consistieron en el encauzamiento de las ramblas, unas obras que se prolongaron desde 1893 a 1897 dirigidas por el ingeniero Javier Sanz con la colaboración del también ingeniero Valero Ribera.

Una vez constituida la Comisaría Regia como el organismo estatal encargado de realizar y gestionar las obras, asumió todas las competencias no sólo constructivas, sino también urbanísticas de las áreas ocupadas por las ramblas, por encima del propio Ayuntamiento de Almería. En esta situación se impuso el criterio de mantener en términos generales el trazado que seguían los cauces de las ramblas en las proximidades de la ciudad con algunas modificaciones como la ampliación y rectificación del cauce de la rambla del Obispo.

En este ámbito las obras consistieron fundamentalmente en la construcción de un cauce para la rambla del Obispo que se ajustaba en parte al primitivo trazado natural pero que se ampliaba y rectificaba para facilitar el desagüe en caso de riadas y poderlo integrar en el ensanche de la ciudad. El nuevo cauce se protegía por muros de contención construidos en



7.—Vista del muro de contención de la rambla del Obispo junto a la plaza Circular con el monumento levantado al terminar las obras de canalización en 1897.



8.—La desembocadura en el mar de la rambla del Obispo una vez canalizada y construido el puente de las Almadrabillas.

cantería que formaban malecones en ambas márgenes. En las ramblas de Amatisteros, Iniesta y Belén también se realizaron obras de encauzamiento aunque de mucha menor envergadura. Por último, la rambla de Alfareros se desvió para que mucho antes de llegar a la ciudad desaguara en la rambla de Belén, eliminando de esta forma el peligro de inundaciones que suponía al haberse convertido la última parte de su cauce en calles de la ciudad.

Mientras se realizaban estas obras tuvo lugar otro acontecimiento crucial para el desarrollo urbano de Almería. La llegada en 1895 del ferrocarril. Su estación se situó al este de la rambla del Obispo, y para el acceso a ella el ingeniero Javier Sanz proyectó una calle llamada de la Estación que perpendicular al nuevo cauce lo atravesaba por un puente conocido por este nombre. Un segundo puente llamado de las Almadrabillas se construyó junto a la desembocadura, en las inmediaciones del antiguo barrio del mismo nombre, al objeto de facilitar el acceso desde los caminos de levante y la estación de ferrocarril al puerto.

Cuando se concluyeron las obras se levantó, sobre el muro de contención de la rambla, a la altura de la plaza Circular y justo en el arranque de la calle Reina Regente, un monumento a la Caridad que recordara estas obras con una inscripción que decía: «Reinando don Alfonso XIII, y en su nombre su augusta madre doña María Cristina, se ejecutaron estas obras de desviación y encauzamiento de las ramblas con fondos de la suscripción nacional iniciada magnanimemente por S.M. la Reina Regente. Se dio principio a los trabajos el año 1894 y se terminaron en 1897»¹⁸.



9.—Plano de la ciudad de Almería de Gabriel Pradal Ruiz, 1897.



11.—Esquema del plan de ensanche de 1900 elaborado por el arquitecto Trinidad Cuartara Cassinello sobre el plano de Gabriel Pradal Ruiz de 1897.

moderna. El eje recto marcado por la rambla canalizada del Obispo será a partir de 1897 el punto de referencia de cualquier expansión urbana. La planificación de la calle de la Estación en 1895 al otro lado de la Rambla realizada por Javier Sanz conjuntamente con las obras de canalización, con un trazado que dibuja el plano de Gabriel Pradal Ruiz perpendicular a la rambla del Obispo, perfilaba unos ejes de coordenadas obligados para la expansión de la ciudad en el siglo XX con calles paralelas o perpendiculares al cauce rectificado de la rambla del Obispo. El plano de Gabriel Pradal Ruiz llega incluso a señalar el arranque de las calles paralelas a este cauce como bocacalles a uno y otro lado de la que denomina Vía de la Estación.

Estos condicionantes para la Almería del siglo XX establecidos por las obras de la Rambla fueron pronto asumidos por el Ayuntamiento y por su arquitecto municipal, Trinidad Cuartara Cassinello, aunque evidentemente se contradecían con las propuestas que había elaborado antes de las inundaciones de 1891 y que tomaban siempre como referencia para el trazado del ensanche de la ciudad el paseo del Príncipe, arrinconado ya definitivamente por el protagonismo alcanzado por el nuevo trazado de la rambla del Obispo. De hecho, solamente tres años después de que se concluyeran las obras de canalización de las ramblas, Trinidad Cuartara Cassinello preparó un plan de ensanche de la ciudad, aprobado por el Ayuntamiento de Almería en 1900, que abandonando las propuestas desarrolladas por el mismo en 1888 y en 1891, se adaptaba a la nueva realidad creada por el encauzamiento de la rambla del Obispo, y asumía su trazado como base de todo el plan de ensanche, absolutamente condicionado por los ejes que habían establecido las obras de encauzamiento



12.—Vista aérea de Almería en 1968, mostrando las ramblas encauzadas como límite de la ciudad histórica.

de la Rambla y la calle de la Estación, y fijando así las directrices para la futura expansión de la ciudad en el siglo XX.

Esta proyección de lo que debía de ser la ciudad del siglo XX se ha ido materializando a lo largo de esta última centuria, durante la cual la rambla del Obispo, o simplemente la Rambla, ha sido el eje que ha separado dos partes antagónicas de la ciudad, la histórica a poniente y la moderna a levante.

A la ciudad histórica, a la ciudad tradicional, a la que se desarrolla hasta finales del siglo XIX, José Ángel Tapia Garrido gustaba llamarle la Almería horizontal, por estar integrada por edificaciones de una o dos plantas en un inmensa mayoría. Esta ciudad histórica limitada por el cauce de la Rambla tenía una fuerte personalidad arquitectónica debido a la regularidad de las tipologías de vivienda que se habían empleado en su construcción, y que

mantenía, a pesar de las diferencias culturales lógicas, una cierta unidad que encajaba armónicamente las construcciones supervivientes de los siglos XVI al XVIII y las levantadas a lo largo del siglo XIX. Era evidentemente una ciudad sin grandes pretensiones, pero con un fuerte carácter porque había sabido asumir su tradición modernizándola, adecuarse a las condiciones de su medio natural y crear un conjunto edificado a escala humana.

Desgraciadamente esa ciudad tan perfectamente definida en su arquitectura y tan claramente limitada desde el punto de vista urbano por los nuevos cauces de las ramblas, fue poco a poco perdiéndose como consecuencia de los planteamientos que florecieron en nuestro país a partir del desarrollismo de los años sesenta. Ni siquiera el límite fijado por la rambla fue respetado en el sentido de conservar la fuerte personalidad de la Almería tradicional y ésta se vio progresivamente alterada con la construcción de nuevos edificios altos que fueron poco a poco minando su encantadora imagen.

De esta manera la Almería histórica cuya fuerte personalidad la singularizaba dentro del patrimonio arquitectónico y urbanístico español fue poco a poco desapareciendo conforme avanzaba la segunda mitad del siglo XX. Ya en 1977 Fernando Chueca Goitia certificaba esta pérdida reconociendo al mismo tiempo como el cauce de la Rambla era el límite de la ciudad tradicional, y que el mantenimiento de este criterio para separar la ciudad nueva de la antigua hubiese supuesto la salvación del legado urbanístico de Almería. «El progreso —escribía Fernando Chueca— ha traído consigo la dura pugna entre la Almería horizontal de ayer y la estrepitosa Almería vertical de hoy, y naturalmente ha vencido la vertical hasta el punto que produce congoja... Hubiera sido facilísimo llevar la ciudad moderna, con otros módulos y alturas, al este de la Rambla..., que por sí misma constituía un corte natural»²⁰.

Ese corte del cauce de la Rambla establecido a finales del siglo XIX ha pervivido a lo largo de todo el siglo XX como una especie de llaga abierta que separaba la ciudad en dos mitades, herida que un siglo después de abierta, a finales del XX, se ha decidido cicatrizar construyendo sobre los cauces de las primitivas ramblas unas grandes avenidas que han borrado por completo aquellos lechos naturales, pero dejando marcada para siempre su forma en el trazado de las nuevas vías, uniendo definitivamente las dos parte de la ciudad separadas a lo largo del siglo XX y estableciendo las bases de lo que será la Almería del siglo XXI.

Granada, 1997-09-11.

NOTAS

1. El texto que aquí se publica tiene su origen en una conferencia que con el título *La rambla de Almería hace 100 años: el límite de la ciudad histórica* tuvo lugar en el Salón de Plenos de la Diputación Provincial de Almería el día 8 de mayo de 1997. El acto fue organizado por el Instituto de Estudios Almerienses en conmemoración del centenario de la terminación de las obras de encauzamiento de las ramblas de Almería.

2. Con tal denominación figura en el mapa de la provincia de Almería del *Atlas de España y sus posesiones de ultramar* de Francisco Coello (Madrid, 1855). En el plano del mismo *Atlas* que representa la ciudad de Almería, el tramo final de esta rambla a su paso por la ciudad se le llama de la Chanca.

3. JOVER Y TOVAR, FRANCISCO. «1810. Almería hace cien años». *Revista de la Sociedad de Estudios Almerienses*, I (1910), p. 101. Citado por TAPIA GARRIDO, JOSÉ ÁNGEL. *Almería piedra a piedra. Biografía de la ciudad*. Almería: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Almería, 1970, p. 234.

4. COELLO, Francisco. *Atlas...*, hoja «Almería», s/n.
5. TAPIA GARRIDO, José Ángel. *Almería...*, p. 235.
6. TORRES BALBÁS, Leopoldo. «Almería Islámica». *Al-Andalus*, XXII (1957), pp. 411-457.
7. *Ibid.*, p. 432.
8. *Ibid.*, p. 433.
9. TAPIA GARRIDO, José Ángel. *Almería...*, p. 36.
10. *Ibid.*, p. 421.
11. Sobre este plan oficioso de ensanche al este de la ciudad hay datos precisos en el *Proyecto de urbanización de la carrera de Santa Rita* (Archivo Municipal de Almería -en lo sucesivo lo citaremos con la abreviatura A.M.A.-, leg. 741, doc. 19) que analizamos en nuestra obra *Urbanismo y Arquitectura en la Almería Moderna (1780-1936)*. Almería: Cajal, 1983, pp. 148-151, en donde publicamos el proyecto con su plano (p. 149, il. 26) y su memoria (pp. 580-582).
12. A.M.A., leg. 741, doc. 16. En *Urbanismo...* estudiamos este proyecto dentro del ensanche burgués de levante (pp. 142-144) y publicamos su plano (p. 144, il. 24).
13. A.M.A., leg. 826, doc. 11.
14. A.M.A., leg. 826, doc. 16. El *Proyecto de urbanización y trazado de un gran paseo al lado de levante de esta ciudad* lo estudiamos en *Urbanismo...*, pp. 151-155, donde además publicamos su plano general (p. 153, il. 17) y su memoria (pp. 583-587).
15. A.M.A. leg. 774, doc. 9. El *Proyecto de desviación de la rambla del Obispo*, como los mencionados en notas anteriores, lo comentamos en *Urbanismo...*, pp. 155-156, donde además publicamos su plano general (p. 157, il. 28) y su memoria (pp. 588-594).
16. Sobre una de las viviendas del barrio de la Caridad hay una inscripción que facilita una información básica sobre el mismo: «Construido por la prensa asociada de Madrid en favor de los inundados en el 11 de Septiembre de 1891, en terrenos cedidos por los herederos de D. Joaquín Cañadas, bajo la dirección de los arquitectos D. Enrique López Rull y D. Trinidad Cuartara Cassinello y formando la comisión ejecutiva los directores de La Época, El Globo y El Liberal. Puesta la primera piedra el 26 de Noviembre de 1891 y terminadas las obras el 28 de Marzo de 1892».
17. El barrio del Malecón de los Jardinillos fue construido por Guillermo López Rull de acuerdo con el proyecto preparado por el arquitecto Trinidad Cuartara Cassinello en 1897. Pretendía, dentro de una tipología de vivienda obrera, proporcionar ciertas mejoras sobre los modelos habituales de barriadas de jornaleros: «Una barriada de casas de obreros, siendo los tipos de estas algo distintos a los acostumbrados con tendencia a mejorar las condiciones de comodidad, higiene y ornato...» (A.M.A., leg. 767, doc. 35).
18. Los trabajos realizados por la Comisaría Regia en Almería se publicaron, junto a los efectuados por similares causas en Consuegra, en dos memorias: *Consuegra-Almería. Memoria del Comisario Regio nombrado por Real Decreto de 18 de Septiembre de 1891 referente a los trabajos realizados por la Comisaría hasta el 23 de Septiembre de 1893*. Madrid: Imprenta de los Hijos de J.A. García, 1894 y *Consuegra-Almería. Memoria presentada al Gobierno por el Comisario Regio nombrado por Real Decreto de 21 de Septiembre de 1893 D. Manuel de Eguilior y Llaguno referente a los trabajos realizados por la Comisaría en el segundo periodo de la misma*. Madrid: Imprenta del Asilo de Huérfanos, 1905.
19. GARCÍA LORCA, Andrés, *El Puerto de Almería*. Almería: Junta del Puerto de Almería, 1990, p. 113.
20. CHUECA GOITIA, Fernando. *La destrucción del legado urbanístico español*. Madrid: Espasa-Calpe, 1977, pp. 337-338.