

La inundación de Cartagena del 29 de septiembre de 1919

Diego Ros McDonnell
Manuel-Alejandro Ródenas López

Diego Ros McDonnell

Doctor Arquitecto por la Universidad Politécnica de Valencia.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Cartagena.

diego.ros@upct.es

Manuel-Alejandro Ródenas López

Arquitecto por la E.T.S. de Arquitectura de Valencia.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Cartagena.

manuel.rodenas@upct.es

RESUMEN

El régimen de lluvias del sureste de la península ibérica propicia las avenidas de agua, por lo que las inundaciones han sido una constante. Cartagena, localizada a orillas del Mediterráneo, con varias ramblas en su entorno, no ha escapado a esta contingencia. La toma de medidas insuficientes, o la imprevisión de las actuaciones humanas, agravan los efectos de la naturaleza. El presente artículo muestra la secuencia de actuaciones urbanísticas previas a la mayor inundación de Cartagena, acaecida el 29 de septiembre de 1919.

Palabras clave: Inundación, Cartagena, derribo de murallas, ensanche.

ABSTRACT

The rain pattern of the southeast of the Iberian peninsula contributes to flood waters and they have always been a constant in this area. Cartagena, placed beside the Mediterranean coast, with several dry riverbeds at the surroundings, could not avoid this problem. The unsatisfactory steps taken, or the lack of foresight in human actions, make worse the nature effects. This paper shows the sequence of urbanistic interventions previous to the Cartagena's biggest flood ever happened on the 29th of september in 1919.

Keyword: Flood, Cartagena, city walls demolition, widen.

La topografía fundacional de Cartagena correspondía a una pequeña y abrupta península formada por cinco colinas, lugar donde se localizaba el casco antiguo de la ciudad. Dicha península estaba circundada por el mar hacia el sur y el oeste mientras que en la parte norte limitaba con el Estero, Almarjal o laguna interior. Hasta el siglo XVIII la alteración del entorno natural descrito consistió, básicamente, en el soterramiento parcial del Almarjal por acumulación de depósitos naturales.

El macizo de montes que bordea la costa de Cartagena se abre al mar en tres puntos principales (ver figura 1). El primero de ellos en el emplazamiento donde se fundó la ciudad, los otros dos son el Portús al oeste y la bahía de Escombreras al este. Los cauces que vertían sus aguas al mar por la



FIGURA 1. LITORAL DE CARTAGENA. PROYECTO EN ENSANCHE, REFORMA Y SANEAMIENTO. 1896.
LEYENDA: 1. CARTAGENA. 2. PORTÚS Y 3. ESCOMBRERAS.

apertura donde se asienta la localidad eran la rambla de Benipila, la rambla del Hondón y la rambla de la Asomada. Inicialmente, la rambla de Benipila desaguaba directamente al mar donde se emplaza el actual arsenal, y las ramblas del Hondón y de la Asomada desaguaban en el mismo punto, pero de forma indirecta, a través del Almarjal.

La construcción de la muralla de Carlos III, en el siglo XVIII, modificó drásticamente las condiciones físicas de la ciudad y su entorno. Por un extremo, el desvío y canalización de la rambla de Benipila hasta su actual punto de vertido en la Algameca Chica, y por otro extremo, la supresión del ramblizo que conectaba el Almarjal con el mar siguiendo el trazado de las actuales calles de Santa Florentina y del Conducto (ver figura 2).

La rasante del Almarjal era inferior a la de su perímetro y, en consecuencia, recogía, además de las aguas de las citadas ramblas del Hondón y de la Asomada, todas las procedentes de las vertientes que lo rodeaban y, ocasionalmente, las aguas de la rambla de Benipila por desbordamiento (ver figura 3).

El único medio existente entonces para la evacuación de pluviales era el canal de la Angulilla, conducción abierta con pendiente ínfima, por el que muy lentamente fluía el agua al mar. Si la masa de agua vertida superaba la escasa capacidad de evacuación del canal, ésta quedaba embalsada en el Almarjal recuperando, circunstancialmente, su carácter de laguna. Ahora bien, si la subida era todavía mayor las aguas tenían que atravesar el Almarjal, debiendo circular al norte de la ciudad, frente a la muralla de tierra, para llegar al cauce de la rambla de Benipila.

En este estado de cosas, la situación de los terrenos del Almarjal a finales del siglo XIX era el siguiente [1]:

«Los terrenos contiguos por ambos lados a la Alameda de San Antón, están secos y dedicados al cultivo, hasta el segundo canal, de los tres abiertos en dirección próximamente Norte Sur; los comprendidos entre el segundo y el tercero, en parte están secos y cultivados, y en parte, como indica el plano, formándose la depresión

[1] RAMOS Bascuñana, F de P. Memoria descriptiva del anteproyecto de saneamiento del Almarjal. Cartagena. 1888.



FIGURA 2. CARTAGENA EN EL SIGLO XVII. HIPÓTESIS DE LA CIUDAD REALIZADA POR FERNÁNDEZ-VILLAMARZO EN 1905. LEYENDA: 1. ALMARJAL. 2. CANAL DE LA ANGUILILLA. 3. RAMBLA DE SANTA FLORENTINA. 4. MAR MEDITERRÁNEO, ACTUALMENTE EMPLAZAMIENTO DEL ARSENAL. 5. RAMBLA DE BENIPILA. 6. ALGAMECA CHICA.



FIGURA 3. TOPOGRAFÍA DE CARTAGENA. PROYECTO EN ALCANTARILLADO. PLANO DE CUENCAS. 1895.

que constituye hoy la porción enteramente pantanosa entre el último canal citado y el camino a la Torre ciega.

Entre el expresado camino de la Torre ciega y la vía férrea, el terreno se halla en general más elevado exceptuando algunos puntos indicados también en el plano; y se encuentran en idéntico caso los que se hallan situados del otro lado de la vía; en ambos existen algunas depresiones donde se estancan las aguas contribuyendo al desarrollo de los gérmenes palúdicos en la proporción consiguiente a su importancia y extensión»

El Almarjal se encontraba cruzado por varios caminos, cuyos terraplenes alcanzaban una altura entre 0,60 y 1,00 metros sobre los terrenos adyacentes, siendo los más elevados el camino de la Torre Ciega o camino de la Hilada, el camino de la Puyola y el camino de San Antón, este último con inicio en las Puertas de Madrid (figura 4). Existían además una serie de acequias o pequeños canales abiertos a fines del siglo XVIII para desecar el terreno que, a final del XIX, estaban cegados en parte y llenos de inmundicias constituyendo un peligro para la salud pública.

El ensanche proyectado.

Cartagena, ciudad con explotaciones mineras, polo industrial y puerto comercial, no escapó a las consecuencias de la industrialización. A final del siglo XIX las condiciones de la ciudad demandaban el saneamiento y la expansión urbana. En consecuencia, por encargo del Excmo. Ayuntamiento, Pedro García Faria, Francisco Ramos Bascuñana y Francisco de Paula Oliver Rolandi redactaron el 'Proyecto de ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena', documento fechado el 30 de diciembre de 1896.

El proyecto tenía por objeto ordenar la zona futura para el desarrollo de la ciudad (el Ensanche), las modificaciones a ejecutar en la ciudad antigua (la Reforma Interior), y las medidas para erradicar la insalubridad en la ciudad y su entorno (el saneamiento).

El ensanche proyectado se estructuraba en cuatro zonas:

—El Ensanche Norte, ámbito localizado al norte de la ciudad murada. Esta parte es la denominada «primera zona de Ensanche» y para su desarrollo se redactarían proyectos de urbanización parciales englobados dentro del Plan de Obras de 1904 efectuado por el ayuntamiento.

—El Ensanche Este ó Ensanche del barrio de Santa Lucía.

—El Ensanche Oeste o Ensanche del barrio de la Concepción.

—El Ensanche de los barrios de San Antonio Abad y Peral.

Una de las características generales del trazado del ensanche proyectado, (figura 5), era que proponía la ordenación del espacio comprendido entre la ciudad antigua amurallada y los barrios o asentamientos cerca-



FIGURA 4. VISTA GENERAL DE CARTAGENA. 1900.

nos como Santa Lucía, La Concepción, San Antón y Peral, y los unificaba en una sola población. El ensanche propuesto, que superaba en diez veces el tamaño de la ciudad existente, podía extenderse de forma ilimitada al carecer de límites naturales o artificiales. Como única salvedad a este crecimiento ilimitado, estaba la zona confinada por el cauce de desvío de aguas.

El mencionado proyecto no actuaba sobre el recinto amurallado, ya que disponía de una zona de excepción junto a la muralla y apostaba por la conservación de éste.

En relación con el objeto que nos ocupa, el documento estudiaba la incidencia de las ramblas existentes y las aguas que fluían hacia el Almarjal. En la parte oeste canalizaba la rambla de Benipila mientras que al norte y este del 'Ensanche Norte' proyectaba el «cauce de desvío de aguas». Esta canalización tenía por objeto recoger las aguas procedentes del barrio Peral y de la rambla del Hondón, y conducir las a la rambla de Benipila.

Formalmente consideraba la retícula de manera flexible, modificando la dirección y el módulo de ésta según criterios sanitarios y previsión de distintos tipos edificatorios. Los ejes generadores de dicha retícula del Ensanche Norte y Oeste son las actuales Alameda de San Antón y Paseo de Alfonso XIII.

Asimismo, empleaba criterios de jerarquía de calles: las dos vías generadoras de la retícula son de mayor importancia y en la intersección de ambas dispone una gran plaza elíptica, palpable influencia del ensanche de Bilbao. El ancho de calles ordinarias variaba según la dirección, 20 metros en dirección norte sur y 16 metros en dirección este oeste, según criterios de soleamiento y de las corrientes higienistas vigentes entonces.

Establecía chaflanes en todas las manzanas, cuya dimensión estaba en función de la importancia de la calle y la manzana. En el trazado sólo se incorporaba una vía preexistente en el ámbito del Ensanche, la Alameda de San Antón. Como espacios libres, disponía un gran Parque de Recreo y

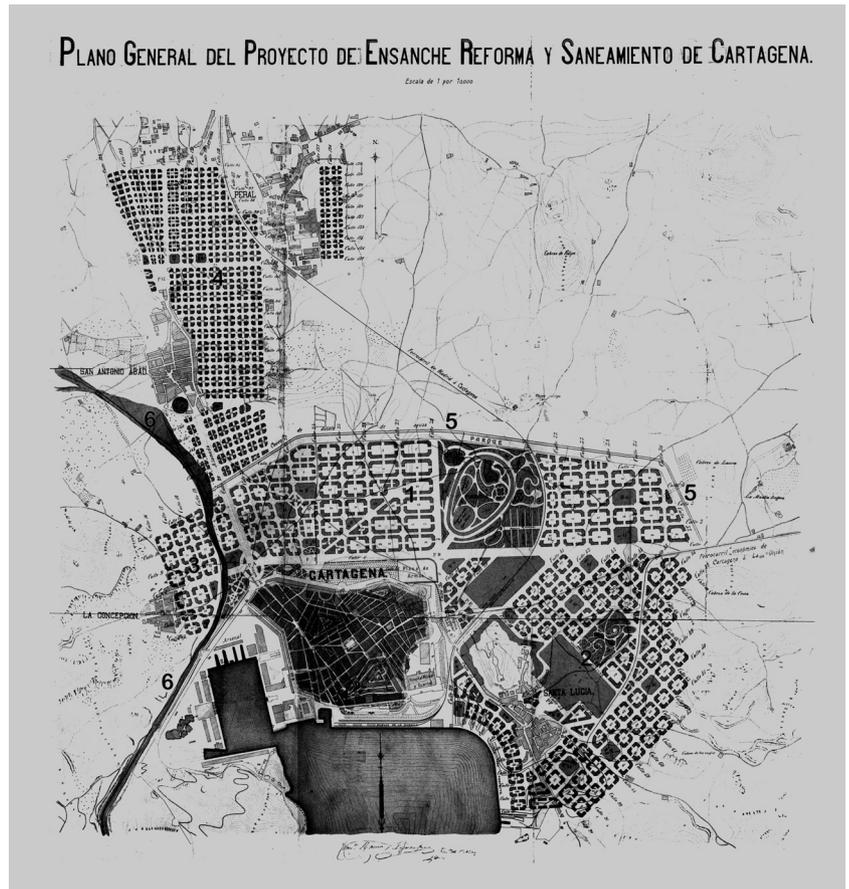


FIGURA 5. PLANO GENERAL DEL PROYECTO DE ENSANCHE, REFORMA Y SANEAMIENTO DE CARTAGENA.
LEYENDA: 1. ENSANCHE NORTE. 2. ENSANCHE ESTE. 3. ENSANCHE OESTE. 4. ENSANCHE DE LOS BARRIOS DE SAN ANTONIO ABAD Y PERAL. 5. CAUCE DE DESVÍO DE AGUAS. 6. RAMBLA DE BENIPILA.

otros jardines menores. En general, las zonas ajardinadas se encontraban delimitadas por vías y se conformaban como agrupación de varias manzanas con supresión de las calles entre éstas. La edificación residencial ocupaba la mitad de las manzanas destinadas a tal efecto y el espacio libre se abría a los cuatro vientos.

En cuanto a los extremos que interesan al objeto del presente artículo, el proyecto de ensanche de Cartagena estudiaba el cauce de la rambla de Benipila (figura 6), contemplaba el encauzamiento de la misma (figura 7), y planteaba la recogida de los ramblizos que abocaban en el Almarjal, donde se emplazaba el Ensanche Norte. Se proyectaba el cauce de desvío de aguas antes mencionado, que se constituía en canal abierto de ocho metros de amplitud. Éste contorneaba todo el perímetro norte y este del 'Ensanche Norte' para terminar desaguando en la rambla de Benipila.

El Ensanche en la práctica.

El Ministerio de la Gobernación, mediante la Real Orden de 27 de marzo de 1900, aprobó el proyecto de ensanche, reforma y saneamiento como «*plan o programa de obras de la Comisión de Ensanche y Saneamiento*», esto es,

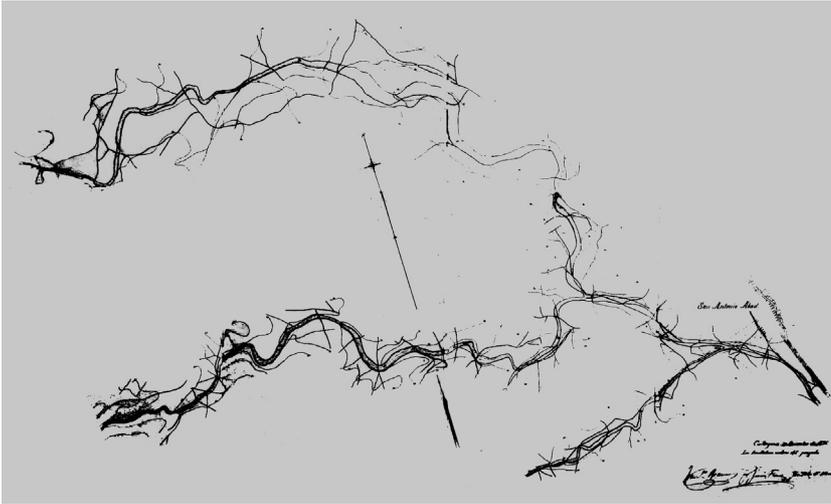


FIGURA 6. RAMBLA DE BENIPILA. PROYECTO EN ENSANCHE, REFORMA Y SANEAMIENTO DE CARTAGENA. 1896.

la disposición establecía el proyecto como pauta general a seguir y facultaba a la referida Comisión para llevarlo a efecto. Estas circunstancias facilitarían las modificaciones, o adaptaciones, posteriores. Además, la Real Orden del Ministerio de la Gobernación subordinaba la aprobación a quince condiciones, impuestas al proyecto de ensanche por el Ministerio de la Guerra en la Real Orden de 26 de enero de 1900.

La primera condición, la más restrictiva y trascendente para la traza del ensanche, disponía la acera norte de la calle 2, actual calle Jiménez de la Espada, como primera manzana edificable «*interin se conserve el actual recinto*». Esta exigencia implicaba la reducción de un número notable de manzanas y la discontinuidad entre el casco antiguo y el nuevo ensanche.

Una consecuencia de tal imposición sería la reforma de las disposiciones del ensanche. El Ayuntamiento aprobó el nuevo trazado propuesto por el arquitecto afecto a la Comisión de Ensanche, Francisco Oliver Rolandi, el 6 de diciembre de 1900 [2].

En 1904 el Ayuntamiento se dispuso a llevar a la práctica el ensanche y, con el fin de fijar un criterio de prioridad de obras y evitar «*los inconvenientes de la diversidad y a veces contradicción de las iniciativas de los alcaldes*», aprobó la redacción de un plan de obras para la urbanización de la primera zona de ensanche [3]. El plan se materializó mediante proyectos de urbanización por elemento urbano independiente. El Archivo municipal de Cartagena conserva un total de veintiséis proyectos, veinticuatro de ellos referentes a calles, dos a plazas y parques, uno de puente en la calle Alfonso XIII y otro de encauzamiento y monda de la rambla de Benipila [4]. Los proyectos correspondientes a la calle 1 (paseo Alfonso XIII), calle 14 (calle Ángel Bruna) y calle 19 (Alameda de San Antón) serían aprobados y subastadas sus obras [5], el resto se quedó en un mero propósito. Posiblemente, la escasez de las arcas municipales obligó a limitar las obras de urbanización a sus posibilidades. Por tanto, trascurridos apenas cuatro años de la aprobación, el plan redactado contaba ya con notables reformas. El nuevo plano

[2] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1900. Sesión de 6 de diciembre de 1900. Cartagena. 1900. Pág. 428.

[3] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1904. Sesión de 15 de junio de 1904. Cartagena. 1904. Pág. 171.

[4] Archivo Municipal de Cartagena. Cajas legajos números 929,930, 931 y 932.

[5] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1905. Sesión de 5 de enero de 1905. Cartagena. 1905. Pág. 5.

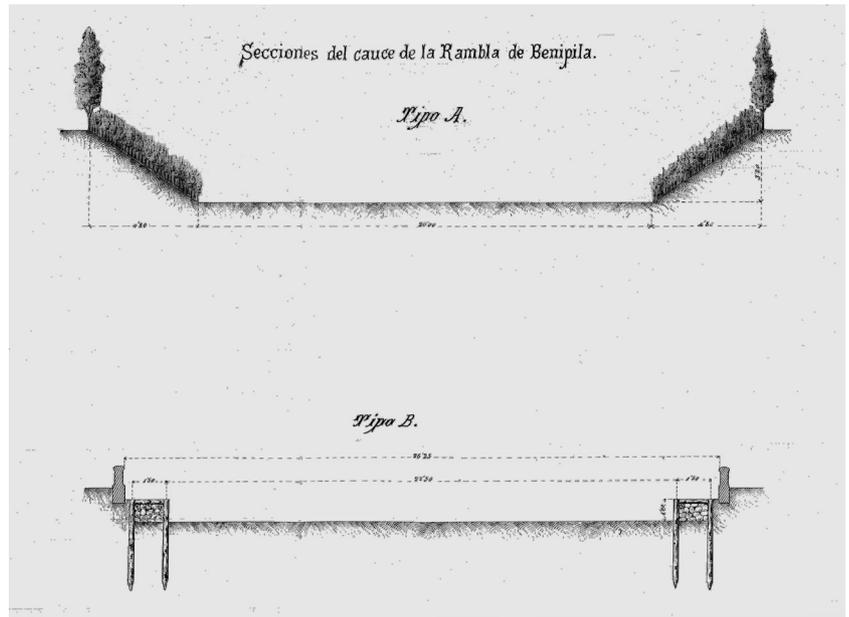


FIGURA 7. ENCAUZAMIENTO DE LA RAMBLA DE BENIPILA. PROYECTO EN ENSANCHE, REFORMA Y SANEAMIENTO DE CARTAGENA. 1896.

de ensanche (figura 8), si bien conservaba rasgos fundamentales del proyecto inicial, introducía modificaciones significativas, entre otras, el ámbito de actuación. Dicho ámbito contaba con tres límites evidentes, el casco antiguo, la línea del ferrocarril y la rambla de Benipila, y su área quedaba reducida a la primera zona de ensanche extendida hacia el norte. Asimismo reducía la superficie del parque de recreo, regularizaba y homogenizaba las manzanas y eliminaba el cauce de desvío de aguas.

Esta última modificación, la supresión del cauce de desvío de aguas dejaba la ciudad expuesta a la contingencia de accidentes pluviales. El nuevo trazado no contemplaba ningún medio alternativo a la evacuación para las aguas vertidas en el Almarjal. Tal vez estimaran que la nueva red de alcantarillado a construir en el ensanche era capaz de evacuar dichas aguas, quizá confiaban en la capacidad de embalse del área, o bien, obviaron la cuestión. El caso es que, suprimido el cauce de desvío, las aguas vertidas por la rambla del Hondón, por la rambla de la Asomada y por los pontones del ferrocarril, más los manantiales existentes en el Almarjal no disponían de vía de evacuación y se estacionaban en él.

Derribo de la muralla de Cartagena.

Las últimas murallas de Cartagena fueron levantadas en el siglo XVIII para proteger la ciudad y su arsenal. La construcción de esta defensa bélica eliminó la evacuación natural de aguas del Almarjal al mar, dejando como único medio de salida de aguas el canal de la Anguililla, conducción que discurría frente a la muralla de tierra y continuaba por el curso de la rambla de Benipila hasta el punto de vertido común en la Algameca Chica [6]. El confina-

[6] Ros McDonnell, Diego. Proyecto y Ciudad (01). «Impacto ambiental de las construcciones militares de Cartagena y su entorno». Cartagena. 2010. Pág. 69-82.

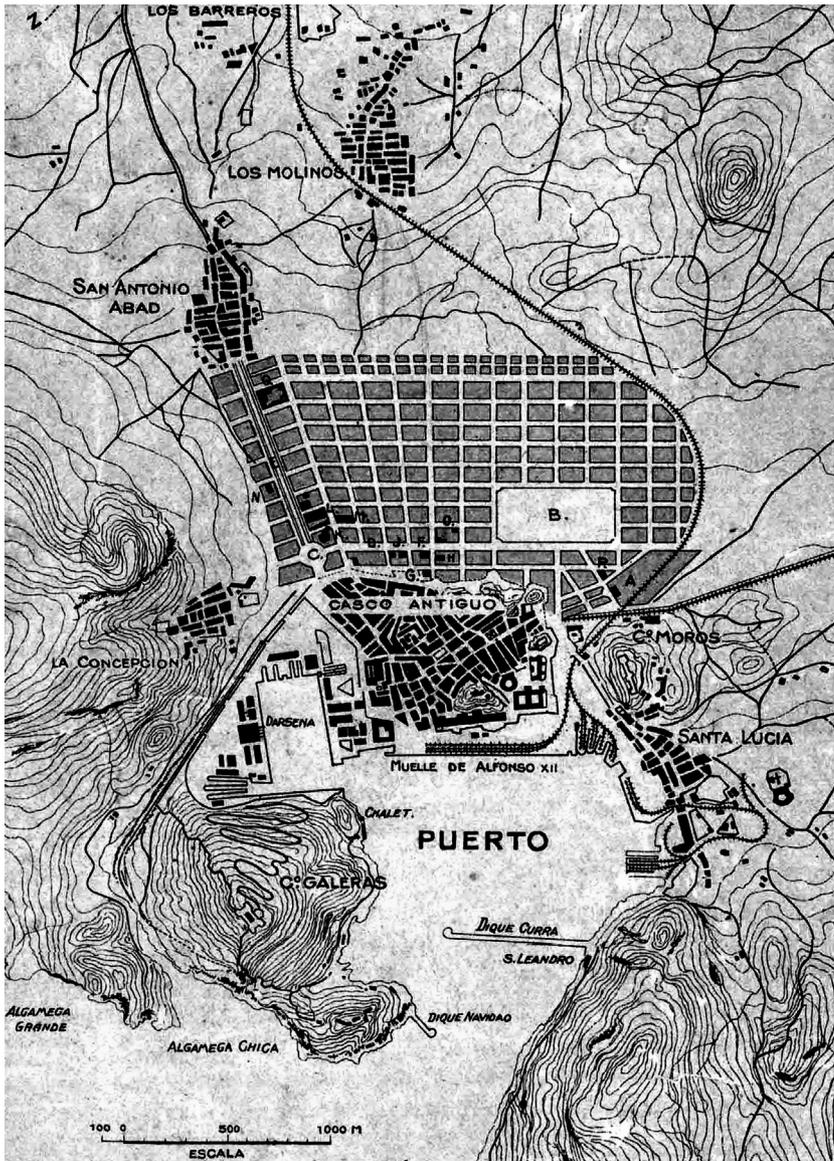


FIGURA 8. PLANO DE CARTAGENA Y SU ENSANCHE. JULIÁN SÁEZ. 1912.

miento impuesto por el recinto defensivo, junto con el incremento demográfico de la población, derivado del desarrollo económico e industrial de Cartagena, ocasionó la congestión de la ciudad existente y propició la insalubridad urbana. Ante estas circunstancias las autoridades locales deseaban la demolición de las murallas y extender la ciudad.

El progreso de la industria armamentista y los avances de la artillería hizo que, a principios del siglo XX, las murallas de Cartagena dejaran de ser una defensa bélica fundamental y, ante las reiteradas peticiones de derribo por parte de la Corporación Municipal, el Ministerio de la Guerra autorizó el derribo de las mismas en 1902. Ahora bien, las murallas prestaban otro tipo de servicios, entre éstos, la defensa de la ciudad frente a agentes de la naturaleza, en particular frente a las avenidas de aguas pluviales vertida en el Almarjal, circunstancia advertida en 1888 por Francisco Ramos



FIGURA 9. ENSANCHE NORTE. INUNDACIÓN DE 1919.

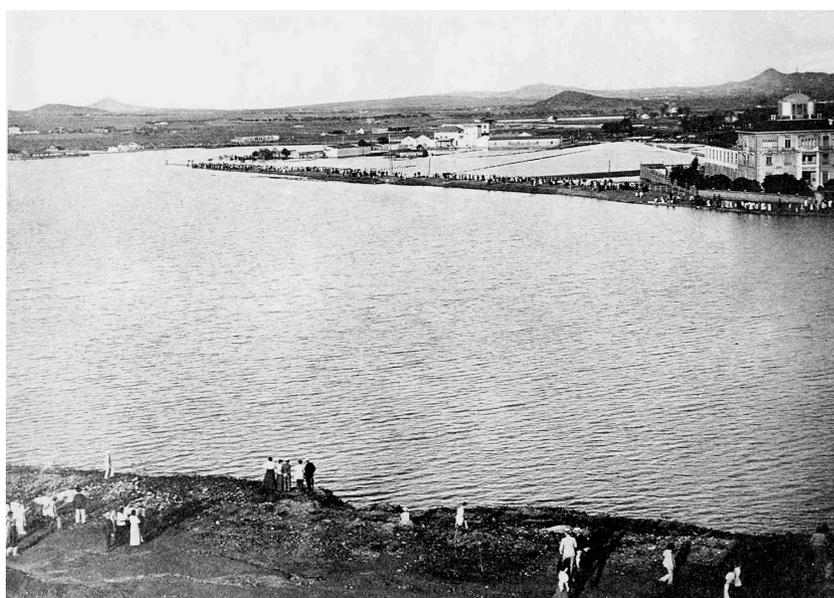


FIGURA 10. ENSANCHE NORTE, CAMINO DE LA HILADA EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL. INUNDACIÓN DE 1919.

Bascuñana [7], Coronel de Ingenieros de la Plaza y posteriormente coautor del proyecto de ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena:

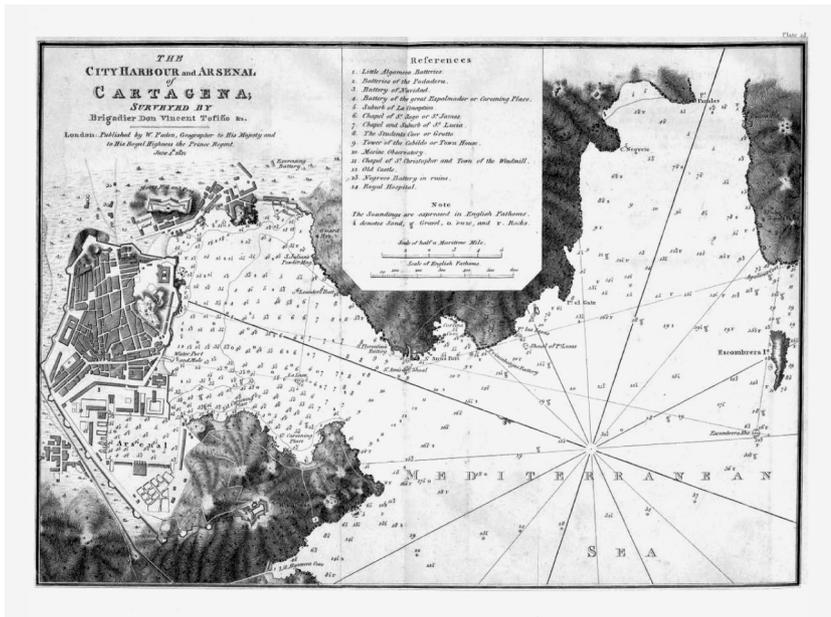
«... la actual muralla de tierra, verdadera y única defensa contra las invasiones de las aguas que de otro modo causarían hondas perturbaciones»

Ante el derribo de las murallas, premonitoriamente, en la sesión del Ayuntamiento de 13 de noviembre de 1907 se manifestaba el peligro que suponía este hecho para la ciudad por las posibles avenidas de agua [8]:

«El señor concejal Francisco Jorquera llamó la atención acerca del peligro que en caso de grandes avenidas pudiera ocurrir en la po-

[7] RAMOS Bascuñana, F de P. Memoria descriptiva del anteproyecto de saneamiento del Almarjal. Cartagena. 1888.

[8] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1907. Sesión de 13 de noviembre de 1907. Cartagena. 1907. Pág. 299.



blación con motivo del derribo de murallas y concluyó proponiendo que por el arquitecto municipal se forme la oportuna memoria de los trabajos que existan o deban realizarse para evitarlo...»

En 1908 el Ayuntamiento realizó trabajos en la rambla de Benipila, así mismo, el arquitecto municipal, Tomás Rico Valarino, emitió un informe relativo a los medios preventivos precisos para evitar los perjuicios producidos por las avenidas de las ramblas [9]. Ese mismo año, el arquitecto afecto a la Comisión de Ensanche y Saneamiento, Francisco Oliver Rolandi, procedió a extraer del proyecto de encauzamiento y monda de la rambla de Benipila, proyecto redactado dentro del plan de obras de 1904, la parte del movimiento de tierras. El Sr. Oliver recomendó la ejecución de las obras en el plazo de tiempo más breve posible. El Ayuntamiento asumió la proposición [10] y solicitó al Gobernador Civil la autorización para contratar directamente las obras sin necesidad de subastarlas. La excepción de la subasta fue concedida [11].

A pesar de los hechos reseñados, no debió de ejecutarse trabajo efectivo ante grandes avenidas de aguas, pues la ciudad sufrió graves inundaciones el 19 septiembre de 1916 y, alcanzando el grado de catástrofe, el 29 de septiembre de 1919. Las inundaciones evidenciaron la vulnerabilidad de la ciudad frente a las avenidas y la inundabilidad del área donde se había proyectado el Ensanche Norte (figuras 9 y 10). La inundación de 1916 se debió principalmente a la rambla del Hondón, agravada por la rambla de la Asomada o el agua vertida por los pontones del ferrocarril. La inundación de 1919 estuvo causada por el desbordamiento de la rambla de Benipila, incrementada por las ramblas del Hondón y la Asomada, siendo por tanto mucho más grave esta última [12].

[9] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1908. Sesión de 16 de septiembre de 1908. Cartagena. 1908. Pág. 265.

[10] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1908. Sesión de 21 de octubre de 1908. Cartagena. 1908. Pág. 291.

[11] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1908. Sesión de 11 de noviembre de 1908. Cartagena. 1908. Pág. 315.

[12] Archivo Municipal de Cartagena. Caja-legajo 1748-1. Ros Costa, L. y Artal, JM. «Proyecto de urbanización de la zona limitada por las calles 1-4-18 y 14». Memoria. 1950.



La calle del Carmen, principal arteria, por la que entró el agua en la población Foto Casad

FIGURA 12. CALLE DEL CARMEN. INUNDACIÓN DE 1919.

Estado de la ciudad previo a la inundación.

Glosando los diversos acontecimientos y actuaciones llevadas a efecto cabe deducir el escenario urbano antes de la inundación:

El lienzo de la muralla de tierra comprendido entre la rambla de Benipila y la calle 14 había sido demolido o desmochado hasta la cota de calle.

Las obras del ensanche estaban en un estado incipiente, solamente la plaza de España, la Alameda de San Antón y sus accesos estaban terminados. El área delimitada por la calle 4 (Reina Victoria Eugenia), casco antiguo, Alameda de San Antón y calle 14 (Ángel Bruna) estaba parcialmente urbanizada con terraplenado de calles y disposición de algunas líneas de alcantarillado.

La rasante de las calles urbanizadas o terraplenadas, además de estar situadas al oeste de la zona norte del ensanche, era superior a la cota de algunas calles del casco antiguo. En particular cabe citar el eje urbano compuesto por calle Carmen, calle Puerta de Murcia, plaza de San Sebastián, calle Mayor, y plaza del Ayuntamiento, así como las calles adyacentes.

Por otra parte, la Compañía de Ensanche, Urbanización y Saneamiento, primera contrata de este tipo de obras para la ciudad, había ejecutado el nuevo emisario de alcantarillado, conducción dispuesta en la rambla de Benipila siguiendo el trazado del canal de la Angulilla.

Las escasas obras de urbanización realizadas eran incompatibles con el anterior sistema de drenaje y evacuación de aguas del Almarjal. El canal de la Angulilla, ya fuese obstruido por el terraplenado de calles, o roto por la construcción del emisario, resultaba inservible para su fin, no habiendo previsto modo alternativo para evacuar las aguas del Almarjal.

Alturas alcanzadas por las aguas en la noche del 29 de septiembre de 1919, tomadas por el perito agrimensor D. FRANCISCO SANZ MARTINEZ

Casa del Niño, ángulo NE. interior	1,30	Carmen núm. 15, interior	2,85	Puertas de Murcia núm. 52, se-	
Caseta sanitaria del Ayuntamiento, interior (plaza España).	0,80	Idem Banco de España interior	2,77	ñores Plazas.	1,85
Barraca Ventorrillo (plaza de España), interior	0,90	Canales núm. 5, interior almacén	2,10	Idem núms. 26 y 20, D. Antonio Gómez, acera	1,80
Casa de la Sociedad Peñarroya, en la calle de D. Angel Bruna.	0,40	Idem núm. 1, interior	2,32	Café del Tranvía	1,10
Casa esquina NO. calle del Parque núm. 11, Lonja	1,70	Idem núm. 7, interior	2,07	Calle Mayor núm. 55, interior	0,80
Santa Florentina núm. 55, en la acera	2,05	Idem núm. 11, interior	1,82	Idem escaparate de la joyería del Sr. Vidal.	1,00
Santa Florentina núm. 19, interior.	2,40	Idem núm. 25, interior	1,36	Idem núm. 18, interior	0,95
Santa Florentina núm. 1, Bonmati, acera	2,90	Idem núm. 19	1,70	Idem núm. 14, fotografía	1,45
Santa Florentina, chaflán Banco Hispano Americano, interior	2,75	Idem núm. 49, acera.	1,46	Idem núm. 15, interior	1,60
Santa Florentina núm. 2, interior	2,66	Idem núm. 28, acera.	1,50	Idem establecimiento Sr. Tuduri	1,24
Santa Florentina 6 y 8, interior, tienda	2,48	San Roque núm. 1, acera	2,20	Idem núm. 5, interior entrada.	1,94
Carmen 112, establecimiento de Bobadilla, interior.	1,60	Idem núm. 4.	2,18	Idem núm. 1, interior.	2,00
Idem núm. 98, interior	1,60	Sagasta Teatro Circo, acera.	2,00	Fonda Francesa, interior comedor ángulo NO.	1,90
Idem núms. 84 y 86, en la acera.	1,85	Idem núm. 75 posada, interior	2,40	Palacio del Ayuntamiento, interior	0,82
Idem núms. 28 y 30, interior	2,75	Idem núms. 78 y 75 y Artes Gráficas	2,30	Plaza del Rey, casa de los señores Sánchez Domenech	2,10
Idem núms. 65 y 68, interior tienda	2,02	Casa de D. Justo Aznar.	2,50	Plaza del Rey núm. 1, Las Delicias	2,00
Idem núm. 48	2,45	Idem núm. 21	2,45	Idem núm. 2, casa de D. Francisco Conesa Balanza	1,87
		Idem núm. 20 y 21, interior	2,65	Idem núm. 5, interior.	1,60
		Idem esquina calle del Conducto, acera	3,20	Idem núm. 5, interior.	1,68
		Conducto núm. 14, acera	3,18	Idem núm. 17, interior	2,00
		Puertas de Murcia, tienda señor Morales, en el interior	2,75		
		Idem tienda de bebidas de don José Martínez	1,70		
		Idem tienda de D. Antonio Inglés	1,68		
		Idem interior del Pasaje de Conesa.	2,15		

(Datos publicados por el diario EL PORTUÑER, de Cartagena, en 7 de octubre de 1919.)

FIGURA 13. ALTURAS ALCANZADAS POR LAS AGUAS EN LA NOCHE DEL 29 DE SEPTIEMBRE DE 1919.

Los hechos descritos implican que, una vez rebasada la capacidad de embalse, la primera salida, quizá la única posible, de las aguas llegadas al Almarjal era el eje urbano anteriormente referido, convertido, circunstancialmente, en rambla. Imágenes de la catástrofe reflejan esta circunstancia, la figura 11, tomada 12 horas después de la inundación, muestra el flujo y movimiento de agua a través de la calle del Carmen [13].

La inundación.

La inundación de 1919 se produce la noche del 29 de septiembre. Durante varios días las partes bajas de la ciudad estuvieron anegadas. Como es lógico suponer, las calles principalmente afectadas son Carmen, Santa Florentina, Puertas de Murcia, Mayor, Sagasta, Real y adyacentes, así como la plaza del Ayuntamiento. Las aguas alcanzaron la cota de 3,20 metros en la esquina de la calle Real con la calle Conducto [14].

Cinco días después de la avenida, el Palacio Consistorial continuaba inaccesible. Ante las adversas circunstancias la corporación municipal instaló su sede, provisionalmente, en el edificio de la Real Sociedad Económica de Amigos del País sito en la calle del Aire, donde celebó la sesión del 3 de octubre [15]:

«En la ciudad de Cartagena y en el salón de actos de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, en donde accidentalmente se halla instalado el despacho de la Alcaldía, por encontrarse el Palacio municipal rodeado de aguas procedentes de la inundación ocurrida en la noche del veinte y nueve de Septiembre último y en consecuencia inaccesible, siendo las once de la mañana de hoy tres de

[13] Recuerdo de la Inundación en Cartagena. 29 de septiembre de 1919. Fotografías obtenidas 12 horas después de la catástrofe por el fotógrafo de ésta por el Sr. Casau.

[14] SANZ MARTÍNEZ, Francisco. Recuerdo de la Inundación en Cartagena, 29 de septiembre de 1919.

[15] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1919. Sesión de 3 de octubre de 1919. Cartagena. 1919. Pág. 323.

INUNDACIÓN DEL 29 DE SEPTIEMBRE DE 1919



Entrada a la ciudad

Foto Casati

FIGURA 14. PLAZA DEL AYUNTAMIENTO. INUNDACIÓN DE 1919.

Octubre de mil novecientos diez y nueve, bajo la presidencia del Señor Don José Moncada Calderón, Alcalde de esta ciudad,...»

Tras la catástrofe, entre otras circunstancias, el fango había cubierto las calles inundadas más de un metro de espesor en las zonas más afectadas; el Ayuntamiento se constituye de forma continua, de cara a adoptar los acuerdos necesarios para limpiar la población y evitar la aparición de epidemias. Se nombraron dos comités para organizar las actuaciones, un comité de autoridades y un comité técnico [16]:

«...como uno compuesto por el Alcalde, Capitán General, Gobernador militar y Presidentes de las distintas Cámaras de la localidad, Diputados a Cortés y provinciales para resolver cuantos problemas pudieran surgir y otro técnico formado por el Jefe de Estado Mayor, un representante de la Marina y otro de la Sociedad constructora, el Señor Arquitecto municipal, el Señor Ingeniero de las obras puerto y el Ingeniero Don Alfonso Torres y cuya misión es la de proceder a la limpia de calles,...»

Al sexto día, el cuatro de octubre, la Corporación pudo acceder al Palacio Consistorial, donde reanuda la sesión municipal que de forma continua venía celebrando a causa del desastre. La ciudad fue visitada por el Ministro de Fomento para conocer los daños causados. El comité ejecutivo de obras de la ciudad de Cartagena, una vez restablecidos los servicios públicos deteriorados por la inundación, acordó el 7 de octubre, nueve días después de la inundación, su disolución por entender terminada su misión, pues [17]:

[16] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1919. Sesión de 3 de octubre de 1919. Cartagena. 1919. Pág. 323.

[17] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1919. Sesión de 10 de octubre de 1919. Cartagena. 1919. Pág. 326.

«está asegurado el abastecimiento de aguas potables y el suministro de luz, canalizado el desagüe, tendido la vía para facilitar el desescombro de las calles del Carmen, San Agustín, Sagasta y Santa Florentina,...»

La fatal inundación de 1919 hizo palpable la debilidad de la ciudad frente a las inundaciones. En la, reiteradamente referida, sesión de 3 de octubre la Corporación Municipal aprobaba solicitar [18]:

«La construcción por cuenta del Estado de las obras necesarias para el saneamiento, contención y desagüe de la rambla de Benipila con arreglo a cualquiera de los proyectos ya aprobados por la superioridad»

Bien por las consecuencias de la catástrofe, bien por la petición municipal, la Confederación Hidrográfica del Segura procedería a redactar y ejecutar las «Obras de Defensa de Cartagena frente a las Inundaciones». A pesar de estas medidas, la ciudad ha sufrido reiteradas riadas, aunque de importancia menor. ■

[18] AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA. Libro de actas capitulares de 1919. Sesión de 3 de octubre de 1919. Cartagena. 1919. Pág. 323.

BIBLIOGRAFÍA

- Casaú, Fotógrafo, SANZ MARTÍNEZ, F. «Recuerdo de la Inundación de Cartagena de 1919. Fotografías obtenidas 12 horas después de la catástrofe por el de ésta por el Sr. Casaú». Cartagena. 1919.
- FERNÁNDEZ-VILLAMARZO CÁNOVAS, M. «Estudio Gráfico Histórico de Cartagena desde los tiempos prehistóricos hasta la expulsión de los árabes». 1905.
- GARCÍA FARIA, P., OLIVER ROLANDI, F. de P. «Proyecto de Alcantarillado de la Cartagena y los barrios de Santa Lucía, la Concepción y San Antón». Cartagena-Barcelona. 1895.
- GARCÍA FARIA, P., Oliver Rolandi, F. de P., Ramos Bascuñana, F. de P. «Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena». Cartagena. 1896.
- RAMOS BASCUÑANA, F. de P. «Ante proyecto de Saneamiento del Almarjal». Cartagena. 1888.
- ROS McDONNELL, D. «Impacto ambiental de las construcciones militares de Cartagena y su entorno». Proyecto y Ciudad 01. Madrid. 2010.
- SÁEZ, J. «El plano de Cartagena, su ensanche y sus inmediateces». Cartagena. 1912.

Fecha de recepción:
25 de septiembre de 2012

Fecha de aceptación:
18 de octubre de 2012