

ALDEHUELA Y EL PUENTE NUEVO DE RONDA.

Aurora Miró Domínguez

Desde la época de los Reyes Católicos se deseaba la construcción de un nuevo puente en Ronda que comunicara con mayor facilidad los dos barrios principales de la población, la llamada *Ciudad*, que constituía el núcleo antiguo, y el *Mercadillo*¹. Estas dos zonas estaban separadas por una fuerte barrera natural, el famoso Tajo de Ronda, formado, principalmente, por la acción del río Guadalevín, que, rodeando gran parte de la ciudad, obstruía el tráfico interior causando graves inconvenientes a un numeroso vecindario, obligado en sus desplazamientos a dar un gran rodeo atravesando dos penosas cuestas impracticables en muchas ocasiones. Por entonces ya existían en Ronda otros dos puentes. Uno, el entonces Puente Nuevo, después llamado *Puente Viejo* a raíz de la construcción del otro *Puente Nuevo*, que enlazaba los dos barrios de Ronda recién mencionados por la parte más baja del Tajo, zona originaria del barrio del Mercadillo en torno a la antigua parroquia de Santa Cecilia; el otro puente, el *Puente Romano*, se llamaba antiguamente *de las Curtiderías* por poner en comunicación este barrio con las Peñas del Mercadillo (lám. 1).

La empresa de construir un tercer puente no se comenzará hasta el siglo XVIII, durante el reinado de Felipe V, la época más importante de Ronda desde el punto de vista constructivo. Durante esta centuria la población fue aumentando considerablemente y el barrio del Mercadillo -que, según Aldehuela, contaba con 3000 vecinos- fue extendiendo su caserío hacia la parte alta y llana del mismo, con lo que aumentaron las dificultades en la comunicación con la Ciudad. El paso de la Ciudad al Mercadillo por el Puente Viejo -ya lo he dicho- era muy largo y trabajoso por las cuestas, de manera que muchas mercancías se quedaban en el barrio y no pasaban a la Ciudad, por lo que se tenían

¹El primer intento data de 1542 en que se pidió licencia a la corona para construir un puente *en la parte que dizen del Mercadillo, junto a San Pedro Mártir* (luego convento de Santo Domingo), por ser muy necesario para facilitar la entrada a la ciudad por terreno llano (véase al respecto, MIRO, Aurora, *Ronda, arquitectura y urbanismo*, Málaga, Caja de Ahorros de Ronda, 1987, págs. 117 a 119).

que vender a un precio más bajo. Y llegaba a suceder que la administración de justicia se retrasaba por la larga distancia, al tiempo que se privaba a la Ciudad de usar carruajes, y mucho menos de comerciar con ellos. A ello había que añadir que Ronda era la "garganta" y el paso necesario desde Cádiz y puertos de poniente a Algeciras, San Roque, Málaga y escalas adyacentes de levante; igualmente lo era de postas y correos desde la Corte al Campo de Gibraltar y otros parajes, que sin auxilio del puente tenían que dar un gran rodeo ².

En 1734, se llevó a cabo la construcción de un puente, de un solo arco, que abarcaba el Tajo por su parte más profunda *que por lo general es de 100 varas (de altura) y su anchura 48 varas donde menos*. Pero, ya sea porque la distancia que abrazaba la rosca del arco fuese excesiva o porque la cima del Tajo, donde estribaban los arranques, careciese de la solidez necesaria, o por algún otro motivo, la obra se vino abajo al poco tiempo de su construcción ³. En este primer puente trabajaron los arquitectos José García y Juan Camacho, maestro, este último, con gran experiencia en obras de ingeniería ⁴. A pesar de todo, el puente debió alcanzar una gran fama, debido seguramente a la gran proeza técnica, como lo demuestra un grabado de W. Jacob que nos muestra una vista de este primer puente ⁵ (lám. 2).

Se tardó varios años en proyectar un nuevo puente pues su construcción era considerada empresa prácticamente imposible de realizar. En 1759 se pidió licencia al Consejo para realizar la obra, destinando para ello los sobrantes de los propios y el arbitrio del 3% de la feria de mayo. Se dispusieron las precauciones necesarias para la seguridad de la nueva obra con el acuerdo de los arquitectos llamados para

²Según un informe de Jose Martín de Aldehuela, del 16 de octubre de 1785, y la relación de hechos que favorecen la construcción de un puente, del 23-II-1787 (Archivo General de Simancas (A. G. S.), S^a y S^a de H^a, leg. 451, s. f.). Agradezco a Don Jesus Urrea y a Doña Asunción de la Plaza la ayuda y facilidades prestadas en la obtención del documento.

³Según algunos cronistas el puente se hundió a los seis años de su construcción (MIRO, Aurora, *op. cit.*, pág. 146), según otros la desgracia ocurrió a los pocos días de ponérsele las claves (A.G.S., *op. cit.*, relación., 23-II-1787, s. f.).

⁴RIVAS CARMONA, J., *Arquitectura barroca cordobesa*, Córdoba, Caja de Ahorros de Córdoba, 1982, págs. 61 y 63.

⁵W.JACOB (1762-1851), *Travels in the South of Spain, in letters written A. D. 1809 and 1810*, London, J. Johnson & Co. & W. Miller, 1811, lám. XII. Todavía hoy se pueden ver los arranques de este primer arco.

la misma y se resolvió construir dos fuertes machones paralelos de 45 pies en quadro cada uno, 54 desde los cimientos hasta las 6 varas de altura, que arrancaban desde la parte inferior del mismo precipicio. De esta forma se conseguiría aminorar la luz de los arcos y que éstos arrancasen de una masa sólida, como eran los machones de cal y canto revestidos de gruesa sillería. Más tarde, se formó un arco fuerte de tres roscas a 15 varas de elevación de los machones, con lo que se les daba a éstos un gran empuje contra el tajo ⁶. Sin embargo, las obras adelantaron con una gran lentitud hasta que en 1785 se empezó a trabajar de forma continua hasta su terminación.

El 22 de febrero de 1785, el corregidor de Ronda, don Pascual Ruiz, dio cuenta al Consejo de haber encontrado realizados a su llegada a la ciudad los dos tercios de la obra del puente, y ordenó levantar unos planos a su costa de lo ya realizado. La obra se había suspendido por diversas causas, la principal era de índole económica, con el consiguiente perjuicio de la maquinaria y los materiales de la misma, por lo que propuso su rápida continuación pidiendo a los pueblos el cupo que les correspondía ⁷.

El corregidor propuso que dirigiera las obras el arquitecto Domingo Lois, quien, en 1778, realizó un plano de la obra ⁸. Lois era arquitecto e individuo de mérito de la Real Academia de Bellas Artes y, por lo tanto, se ajustaba a lo propuesto por el Real Decreto del 17 de Julio de 1784, por el que se ordenaba que para las obras de alguna consideración se nombrase a los especialistas que propusieran las Reales Academias ⁹. No obstante, el 28 de octubre del mismo año de 1785, se nom-

⁶A. G. S. *doc. cit.*, s. f., informe de Don Diego de Cañas del 23-II-1787.

⁷O bien tomar en préstamo de los mismo pueblos el 6% de lo que restase del comercio de Cádiz. El rey concedió a Ronda la facultad para que pudiera tomar de los pueblos en préstamo el dinero que necesitara, y ordenó que se abonasen de los propios y arbitrios a los vecinos que hubieran colaborado en la obra y los planos al corregidor. (*Ibidem*, 1-VII-1785, memorial de la ciudad de Ronda en que se insta a S. M. la necesidad de la conclusión del puente, s. f.).

⁸Más tarde se dice que fue este arquitecto quien formó los primeros planos (*Ibidem*, s. f.).

⁹Aunque no se necesitaba tal requisito porque, al no ser la obra de nueva planta, el nombramiento sería sólo para su conclusión (*Ibidem*, s. f.). Sin embargo, Domingo Lois no es citado por R. Camacho Martínez, en su artículo "Arquitectos de la Real Academia de San Fernando en la Málaga del siglo XVIII" (*Boletín de la Real Academia de San Fernando*, nº 67, segundo semestre de 1988, págs 267 a 290), entre los arquitectos de la Academia que trabajan en Andalucía, sólo lo nombra al

Aurora Miró Domínguez.

bró al arquitecto don José Martín de Aldehuela, natural de Cuenca y residente en esos momentos en Málaga, donde había manifestado su pericia en este tipo de obras de ingeniería con el *magnífico acueducto* que acababa de construir¹⁰.

Aldehuela fue a Ronda a realizar unos reconocimientos y levantar unos planos de la obra del puente. El presupuesto que dio para su finalización ascendía a un millón de reales. A través de los planos, el arquitecto nos explica que Lois, al parecer, concluyó y enrasó el primer arco del puente, y luego, la obra se continuó bajo la dirección de los alarifes de la ciudad, como Pedro Reguera y Jerónimo Ruiz, que

referirse a su sobrino Francisco Antonio Quintillán y Lois, con quien colabora en la Iglesia parroquial de Santa Fe (Granada), el cual proyectó varias obras hidráulicas en la provincia de Malaga, fundamentalmente en la Serranía de Ronda (pág. 283). Domingo Lois de Monteagudo fue un arquitecto gallego, alumno de Ventura Rodríguez, pensionado por la Academia en Roma en 1753, donde compuso su *Libro de varios adornos sacados de las mejores fábricas de Roma.. delineadas en su tiempo de residencia en Roma*, Madrid, 1760, en el que nos da una visión arqueológica y erudita de las ruinas romanas. Según Carlos Sambricio, Lois es el difusor por Andalucía de los esquemas generados por Ventura Rodríguez (*La arquitectura española de la Ilustración*, Colegio Superior de los Colegios de Arquitectura de España e Instituto de Estudios de la Administración local, Madrid, 1986, págs. 63, 64 y 191). A pesar del prestigio que alcanzó en su época, su producción original es bastante escasa o poco conocida (véase M. Durán, "El arquitecto gallego Domingo Lois Monteagudo", en *Arte Español* t. XIII, 1941, IV, págs. 14-17 y "Domingo Lois Monteagudo (1723-1736)", en *Revista Nacional de Arquitectura*, 1948 págs. 462-464).

¹⁰Carta de don Diego de Córdoba, capitán de carabineros y superintendente general de los caminos de Antequera y Vélez, dirigida a don Pedro de Lerena, Secretario de Estado y del Ministerio de la Real Hacienda (A. G. S., *doc. cit.*, memorial del I-VII-85, s. f.). Se refiere al acueducto de San Telmo, construido por el obispo Molina Lario. Aldehuela llegó a Málaga en 1778 con el encargo de realizar unos nuevos órganos para la Catedral de Málaga, y a la muerte de Antonio Ramos le sucedió en la dirección de las obras de la misma y fue, también, maestro mayor de fábricas menores generales del obispado malagueño. Para una mayor información sobre Aldehuela en Málaga puede consultarse: CHUECA GOITIA, F., 'José Martín Aldehuela. Datos para el estudio de un arquitecto del siglo XVIII', en *Arte español*, 1945, págs 37 a 57, y "José Martín de Aldehuela y sus obras en Málaga. Palacios y jardines", en *Arte español*, 1947 págs. 7 a 19, recogidos, ambos, por J. TEMBOURY ALVAREZ en sus *Informes históricos-artísticos de Málaga*, Málaga, Caja de ahorros Provincial, 1966, págs 29 a 85; y CAMACHO MARTINEZ, R., *Un arquitecto turolense en Málaga: José Martínez de Aldehuela*, en el Primer Coloquio de Arte Aragonés, Teruel, marzo, 1978, págs. 84 a 87.

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

trabajaban en él en 1776, o Alonso Gil ¹¹, bajo la supervisión de una diputación compuesta por cuatro capitulares. No sabemos la razón por la cual Lois abandonó la obra, ni si realmente fue él quien la comenzó, pues, por lo que llevamos visto fue nombrado arquitecto de la misma sólo para su terminación. Cuando Aldehuela se hizo cargo del puente, éste se elevaba hasta los arranques de los arcos superiores, es decir, sólo se habían levantado dos machos a 60 varas sobre su base desde que Lois había abandonado la obra ¹². Existe otro grabado que nos muestra de forma muy sumaria, pero muy significativa, el trozo de obra realizado por Lois (lám. 3) ¹³. En él podemos observar cómo la obra se levanta hasta la mitad del Tajo, más o menos, y están realizados el primer arco y los arranques de los dos grandes machones laterales; más arriba vemos los arranques del antiguo puente derruido; también podemos ver que la zona del Mercadillo (izquierda) se encuentra aún prácticamente desierta.

Finalmente, se decidió que el maestro José Martín de Aldehuela dirigiera la parte facultativa de la obra, nombrándose un sobrestante, encargado en hacer las listas diarias para el pago a los trabajadores, mientras que la parte administrativa quedaría a cargo de una junta, y don Diego de Cañas, capitán de navío, como superintendente de la misma.

En una carta, dirigida a don Pedro de Lerena por don Diego de Córdoba, se dice que Aldehuela sólo tendría que *subir los estribos o machos que abriga el mismo Tajo (de piedra de la más sólida), cuya nivelación facilita la plomada procurando sólo que la cantería de sus frentes fuese de mucha entrada y su relleno quedase bien mampostado con*

¹¹CAMACHO MARTINEZ, R., *Málaga Barroca*, Málaga, Universidad, 1981, pág. 105.

¹²Según una carta dirigida al rey por don Diego de Cañas y La Junta del Puente, fechada el 28 de octubre de 1785 (A. G. S., *doc. cit.*, s. f.), en la cual se dice, también, que la Plaza de Toros ya se había concluido, lo cual demuestra que José Martín de Aldehuela no pudo trabajar en ella, a no ser que aportara alguna idea para la portada, finalizada en 1788, aunque es bastante extraño que en ninguna parte del documento que analizamos se diga nada al respecto. Véase, también, MIRO, Aurora, *op. cit.*, págs. 196 a 202 y 290-291, y GARRIDO DOMINGUEZ, F., *La Plaza de Toros de la Real Maestranza de Ronda*, Ronda, Caja de Ahorros de Ronda, 1985, pág. 54, donde se dice que el autor de la misma fue el cantero Juan de Lamas.

¹³Grabado de M. A. Rooker, 1775. RICHARD TWISS, *Travels throug Portugal and Spain, in 1772 and 1773*, Londres, printed for the author, and sold by G. Robinson, T. Becket, and J. Robson, 1775.

Aurora Miró Domínguez.

buena piedra y mezclas finas para que resultase un sólido de la mayor consistencia como así se ha verificado ¹⁴. Ello nos manifiesta que en la obra se utilizó la cantería sólo para los frentes, es decir, como revestimiento, mientras que el relleno era de mampostería.

El 16 de octubre de 1785, José Martín firmó el reconocimiento realizado en la obra en cuestión. Según su informe, el puente se hallaba realizado, en mayo del mismo año, hasta la altura de 61 varas (lám. 4, letras B, D y C) ¹⁵. A 28 varas estaba construido el primer arco, y el resto lo componían los dos fuertes machones recostados sobre las cortaduras del Tajo, faltaba por formar el arco superior *que por declaración se dijo se hiciese*. Como esta parte era realmente fuerte decidió continuar la obra con los mismos macizos *para que quede éste (el arco) con su mayor fuerza en sus estribos junto con el corte del Tajo, en cuya disposición quedará más reconcentrado y seguro*, según sus mismas palabras ¹⁶.

Siguiendo con este informe, el arquitecto añade: *a más de 17 varas sobre ese arco hay otro arco interior* (lám. 6), *que se corresponde con los dos laterales de sus costados, los cuales levantan el pavimento y el paso junto a los pretilos para el resguardo de los pasajeros*.

Hasta aquí se hallaba la obra en el momento en que escribe la memoria. Quedaban algunos materiales de piedra, cal, arena y madera, que servirían para realizar los *cerchones* para formar el arco principal. Aldehuela recalca la necesidad de reanudar las obras cuanto antes por las razones antes expuestas y añade otra más importante, como era la carencia de agua, en especial en la zona de la Ciudad pues, al no existir ninguna fuente en esta parte de Ronda, se tenía que traer con mucho trabajo y a muy altos precios. El puente serviría también de acueducto, lo cual produciría un gran beneficio para la ciudad.

¹⁴Carta fechada el 28 de octubre de 1785 (A. G. S., *doc. cit.*, s. f.). Los machos o estribos servían al mismo tiempo para reducir la distancia de 42 varas que había de tajo a tajo a la de 15 varas.

¹⁵A. G. S. M. P. y D. XLII-18. Puente de Ronda: B. D. C., *línea en que se halla la obra, oy día 8 de mayo de 1786; l. c., puntos desde donde se dió principio al trabajo en mediado del marzo anterior; desde el punto D. hasta el enrase de la línea M. N. O. faltan 25 varas castellanas*. Firmado por Joseph Martín, Ronda 8 de mayo de 1786. Acompaña a una carta de Diego de Cañas y Silva, superintendente de la obra, a don Pedro de Lerena (S^a y S^a de H^a, leg. 451, s. f.).

¹⁶*Ibidem*, s. f. Declaración de Aldehuela, 16-X-1785.

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

A mediados de marzo de 1786, se levantaron los dos machos principales 15 varas más y se unieron con un arco de *17 varas de diámetro, diez y media de punto y tres y media de grueso en su bóveda*. Para su construcción se necesitó una cimbra compuesta por treinta cerchones separados, operación que se efectuó a 85 varas de altura y sin otros puntos de apoyo que las impostas. Esta cimbra se quitó al mes de cerrado el arco ¹⁷.

Hacia el levante se construyó otro machón, de nueve varas y media de alto e iguales dimensiones que los otros, a once varas de distancia de ellos, y se *colocaron las impostas para cerrar el arco y formar un cuerpo con ellos*. Hacia la misma dirección, se hicieron unos cajones con murallas de manpostería y terraplén, que ocupaban un espacio de 22 varas de largo y 18 de ancho, levantándolas a 11 varas en forma de rampa para buscar el enrase superior y nivel de la calle, y se cubrió con una potente bóveda una cavidad que se hallaba en el plano donde se había establecido el terraplén. Asimismo, se hicieron dos arcos de canteoría, de cuatro varas cada uno, para unir y asegurar dos grietas que tenía el Tajo, y se comenzó el otro machón por el lado de poniente. Al mismo tiempo se revistió el machón de levante con un cubo de sillería de cal y canto de cinco varas de alto y cuatro de grueso, que lo rodeaba desde los cimientos para preservarlo de la fuerza del agua que batía con gran violencia por ese lado, y se quitaron unos grandes peñones que dificultaban el cauce del río impidiendo el paso de la corriente, evitando así inconvenientes que pudieran interferir en la duración del edificio (láms. 5 y 6) ¹⁸.

¹⁷Carta de Diego de Cañas a don Pedro de Lerena, firmada el 8 de marzo de 1786 (ibídem, s. f.).

¹⁸*Ibídem*, s. f. Memoria del arquitecto y carta de don Diego de Cañas a don Pedro de Lerena, del 23 de Enero de 1787. Lám. 5: M. P. y D. XLII-19, *Plano que manifiesta la situación en que ha quedado la obra del Puente de Ronda a cuyos trabajos se dio punto en 15 de Diciembre de 1786, para instrucción del Excmo. Sr. D. Pedro de Lerena: B. A. línea donde ha quedado la obra, E. F. Puntos desde donde se dio principio en 22 de Marzo anterior, D. C. Petril por donde únicamente puede introducirse en la ciudad cañería para fuentes, G. H. Longitud del Puente por la parte superior que consta de 108 varas castellanas, X.X. Pontones provisionales de madera que se han puesto para abrir la comunicación interin se concluye la obra*. Firmado Joseph Martín Aldeguela. Lám. 6: M. P. y D. XXXIV-6, *Diseño que manifiesta lo interior de la obra el Puente de Ronda, y su paso desde el punto D. hasta C. en el color amarillo y el pretil proyectado por la línea D. C.; H. Barrio del Mercadillo de 2000 vecinos (en el documento dice 3000); Y. Convento de Santo Domingo a la parte de la ciudad. Nota: que el color amarillo indica el trabajo que se ha echo desde el 23 de marzo de este año hasta el día 3 de*

A finales de 1786 faltaba, pues, para su terminación un arco ciego de medio punto y 14 varas de diámetro, que iría sobre el que ya estaba construido, y dos arcos colaterales de diez varas y media de luz, y enrasarlos todos hasta el nivel de la calle, completando así las 97 varas de altura y 108 de latitud que debería tener la obra completa. Mientras se terminaba la obra se colocaron unos pontones provisionales para facilitar el paso en el invierno (lám. 5, X. X.).

En las largas ausencias de Aldehuela llevaron a cabo la obra en Ronda, *con acierto y eficacia* el maestro alarife Juan de Lara y el cantero Pedro Martín ¹⁹. También trabajó en la obra Juan Antonio Díaz Machuca, natural de Ronda, quien inventó una serie de aparatos que facilitaron la bajada de los materiales al fondo del Tajo ²⁰, quizás uno de ellos sea la serie de poleas que podemos observar en uno de los dibujos de Aldehuela (lám. 6).

El 15 de Septiembre de 1787, se cerró el arco ciego y con ello terminaron las obras principales, quedando sólo por terminar los pretiles, cercas y adornos ²¹, que se dejaron para el año siguiente porque el rey puso algunos reparos a los dibujos enviados por el arquitecto por no *ser conforme a la sencillez y seriedad que exige el buen orden de arquitectura adoptado generalmente por los profesores de maior mérito*. El

noviembre del mismo; P. P. escaleras para bajar al pavimento de los arcos G.; Q. Q. otras de comunicación con las impostas M.; R. otra para subir al hueco del arco ciego J. firmado, José Martín Aldeguela.

¹⁹*Ibidem*, s. f. Carta del 23 de febrero de 1787.

²⁰RIVERA Y VALENZUELA, J. M., *Diálogos de memorias eruditas para la historia de la nobilísima ciudad de Ronda*, Córdoba, Imprenta de la Capellanía que fundó don Francisco de Zea Paniagua, 1766, nºI, carta primera.

²¹Carta de don Diego de Cañas a don Pedro de Lerena, fechada el 3 de octubre de 1787 (*Ibidem*, s. f.). En otra carta anterior, fechada el 3 de Julio, se dice que las obras este año siguieron sin interrupción desde el 19 de marzo. Se levantaron 5 varas cada uno de los tres machones grandes y 11 varas el último del lado del poniente. Se colocó la cercha para el último arco de ese mismo lado, en el que se estaba trabajando entonces con una gran celeridad, quedando concluido a primeros de agosto. En los otros dos arcos restantes se pusieron cinco hiladas de dovelas por cada lado, encontrándose ya en la línea de los salmeres, listos para colocar las cerchas y cerrarlos. El 15 de septiembre se cerró el arco ciego de 14 varas de diámetro, que caía perpendicularmente sobre el de primera magnitud, y el 18 del mismo mes se colocaba la cercha para finalizar el último arco de 11 varas de la zona de levante. Así quedarían concluidos los arcos y enrasada la parte superior a la altura de las calles y con el paso libre y fácil (*Ibidem*, s. f.).

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

Monarca advertía que era muy oportuno que el pretil de sillería tuviera más altura que la normal, porque al servir el puente de calle y de paseo público había de evitar riesgos a las personas, y consideraba conveniente que en distancias proporcionadas se colocasen unos balcones de hierro, como mostraba el diseño, para facilitar la vista, con la precaución de que no desdijeran en su forma de la grandeza de la obra (láms. 6 y 7)²².

El 4 de noviembre del mismo año se abrió el paso franco por el puente, faltando sólo para su terminación el pretil que se suplió con una baranda de madera decente, cómoda y segura²³.

Entre los adornos del puente se dispuso la inclusión de una inscripción como era normal en este tipo de obras públicas. Para ello se realizaron varios modelos que se enviaron al monarca para que eligiera el que considerase más apropiado. Las inscripciones que se pensaron son las siguientes:

1ª. Hunc Pontem, tot séculis desiderantum, bis frustra inceptum, / Jubentes tandem benigníssimo Rege / C A R O L O III / Patre Patriae, / Scientiarum et artium munifico Patrono, / Arundensis Civitas, / aere proprio, tum e 40 propinquis Oppidis Collectitio, / Strenuo per triennium labore et constantia, / ad máximum inclarum et Peregrinatorum commodum, / felicita perfecit. / Anno Dómini F Menze.. Die.. / Mirare, viator! et grato ánimo útere...

2ª. C A R O L V S III... / Utriusque maris comercio, / Populorum felicitati, / montes per Barathrum Divisos, / Ponte hoc máximo, / Equavit. / Nihil arduum, nihil dicibile, / Posteris narret. / Anno Dómini.. Die..

3ª. C A R O L V S III / Magníficus, Beneficus / Pius, félix / Pater Patriae, / ad públicam utilitatem, / Pontem hunc / Perfici Jussit, / Lavore máximo, / Celeritate incredívili, / munificencia Regia / anno..

²²16 de noviembre de 1787 (*Ibíd.*, s. f.). y M. P. y D. XLII-20, Puente de Ronda: *Diseño de los pretiles del puente adornados en su mitad con un frontón barroco y entre trecho y trecho con unos asientos en los que el respaldo está constituido por una labor de rejería rematada con flores de lis, por José Martín Aldehuela. Año 1788.*

²³Según otra carta de don Diego de Cañas, en la que dice, también, que el puente tiene 65.980 pies cúbicos de dovelas para los arcos, 261.040 pies cúbicos de sillería para los revestimientos y 1.183.536 de cal y canto en sus macizos (*Ibíd.*, s. f.).

Aurora Miró Domínguez.

4^a. C A R O L V S III / Populorum felicitati, / aperta vía / Per Pontem hunc, / pietatem in suas / Patere voluit. / Pius Magnus / anno...

5^a. C A R O L V S V / Instituit / anno... 1542... / Philipus V / provexit, / anno... 1734... / C A R O L V S III/ Pins, félix... / perfectit. / anno...

6^a. Magnífico, Benéfico, / Patri Patriae, / Regi nostro ben ignísimo, / Pontem hunc, / incivium commoditatem / constructum, / S. P. Q. Arund. D. / anno Domini...

Entre todas las inscripciones el rey encontró que la 5^a era la más apropiada porque era concisa, elegante y hacía mención de los tres monarcas en cuyos reinados se había promovido la obra, aunque advertía que como el pasaje iba en latín se pusiera, también, en castellano en otro lugar del puente para una mejor comprensión de todos ²⁴. Se pensaría colocar la inscripción seguramente en un pilar situado en el pretil del puente, como aparece en la lámina 7, pero finalmente se colocó, al parecer, en el balcón occidental de la sala abovedada, pues Moreti nos dice que allí aparece ilegible la fecha de terminación de la obra ²⁵.

Hacia los años noventa el rey por una real resolución concedió dos estatuas de los Reyes Católicos, que se hallaban en el palacio real, para colocarlas en el Puente, porque contribuirían *del modo más recomendable a la decoración de esta insigne obra*, estatuas que no aparecieron por ningún lugar ²⁶.

Por la conclusión de la obra, el rey recompensó a don Diego de Cañas concediéndole la llave honoraria de Gentilhombre de su Real Cámara, y al arquitecto Aldehuela, con la provisión de una pieza eclesiástica para su hijo Antonio Martín, presbítero ²⁷.

Presupuestos para el Puente Nuevo.

²⁴*Ibidem*, s. f. Carta de don Diego de Cañas a don Pedro de Lerena del 16-XI-1787.

²⁵MORETI, J. J. *Historia de la muy noble y leal ciudd de Ronda*. Ronda, establecimiento tipográfico del autor, 1867, pág. 694.

²⁶A. G. S. *doc. cit.*, Carta del Vizconde de las Torres de Luzón a don Pedro de Lerena, del 15-X-1790, notificándole que el Conde de Floridablanca le había comunicado la real resolución el 2 de octubre del mismo año.

²⁷Carta de Floridablanca, del 24 de diciembre de 1787 (*Ibidem*, s. f.).

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

En 1758 se prorrogó a la ciudad el arbitrio del 3% de las mercaderías que se vendieran en la feria de Mayo, destinado a la obra del puente. Así quedó consignado en el reglamento de 1763. En 1765, el Consejo concedió a la ciudad la facultad de aplicar todos los caudales sobrantes hasta finales del año 1764.

Hacia 1778, el Intendente de la provincia, con motivo de la insistencia de la ciudad para que le permitiera invertir el sobrante anual de propios a la obra, presentó al Consejo el plano formado por el maestro Domingo Lois, quien consideraba que se necesitarían 1.200.000 reales, como luego hizo Aldehuela, para su conclusión, y propuso al Consejo una serie de medidas para facilitar la dotación de caudales. El Consejo hizo reconocer la planta al comisario de guerra, don Marcos Vierna, e inspeccionar el terreno a don Manuel Godoy, arquitecto de la Catedral de Jaén, quien consideró necesario poner un antepecho regulado en 230.030 reales. Las existencias de la ciudad en esos momentos eran de 200.000 reales. Se pensó que varios pueblos podrían prestar 345.000 en calidad de reintegro (independientemente de la cuota asignada a cada uno), y que los 255.000 reales que faltaban para completar los 800.000 que debía satisfacer Ronda se pidieran prestados a los vecinos, bajo la misma condición de reintegro ²⁸.

Entre los años de 1783 y 1787 se produjo una serie de malversaciones por parte del Marqués de Pejas, corregidor por entonces de la ciudad, y de algunos concejales, que ascendían a más de 140.000 reales. Por esta causa se nombraron vocales interventores de la Junta de Propios a don José Motezuma y Rojas, don Manuel de Justis y Medina, Vizconde de las Torres de Luzón, nombrando a este último superintendente de las obras del puente. Se pidió, también, la revisión de las cuentas a la Chancillería de Granada, resultando bastante confusas y contradictorias, y se abrió una investigación para aclarar la cuestión del desfalco ²⁹. Desde que se hizo cargo el Vizconde de las Torres de Luzón de la obra ya no hubo ningún problema de malversación y con la cantidad con que se calculó el puente se realizó también el acueducto

²⁸*Ibidem*, Memorial de la ciudad de Ronda, 1-VII-1785, s. f.

²⁹En los cinco años citados los propios produjeron 988.193 reales de los que se habían librado 533.208 rs. sobrantes, deducidos 78.231 rs. que quedaban a fines de 1787 (21.065 en las arcas y 57.231 en débitos), resultaban 454.977 rs., cantidad que se había excedido de las dotaciones (*Ibidem*, informe el fiscal, don Pedro de Lerena, del 5-I-1790).

Aurora Miró Domínguez.

³⁰. En 1794, la dotación asignada de sus propios, cuyas sumas ascendían a 885.000 reales, cubrirían holgadamente la conclusión del puente y la construcción de la cañería o acueducto y las fuentes, pues todo estaba tasado en 579.000 reales ³¹.

Ya he dicho más arriba que Lois y Aldehuela tasaron el proyecto en 1.200.000 reales, de los cuales 400.000 tenían que repartirse entre los 32 pueblos de la tesorería de Málaga y ocho del reino de Sevilla, y los 800.000 restantes tenía que satisfacerlos Ronda ³². Aunque Marbella, Ximena, Zahara y Ubrique recurrieron al rey para solicitar les eximiese de ello por no tener interés en la obra, el fiscal desestimó su petición ³³.

El coste de la obra, sin embargo, recayó en su mayor parte en Cañías y en su tesorero, Juan Ramos de Oviedo, quien, en 1786, adelantó varias cantidades a su costa ³⁴. Por otro lado, la Maestranza de Ronda entregó 15.000 reales en testimonio del interés de la obra para la comunidad ³⁵. Al año siguiente, el rey permitió que la ciudad tomase de sus propios 20.000 ducados a censo, pero no se encontraba a ninguna persona que facilitase esa cantidad ³⁶.

³⁰En 1789 los propios produjeron 170.000 reales y los gastos ascendieron a 102.000, quedando el sobrante de 68.693, que junto a los 12.919 que restaban de 1788 y 64.190 de los morosos componían un total de 145.802 con destino a las obras del puente, sin contar con el trigo y la cebada (*ibidem*, carta del fiscal a don Pedro de Lerena, 1790, s. f.). En 1789, el vizconde presentó al rey los planos y el estado de la obra del acueducto y del puente. Las obras ascendían a 167.490 reales de vellón, habiendo suplido 39.112 reales y 8 maravedís (100.542 rs y 7 mrvs. del puente, incluyendo los 58.224 a favor del tesorero, y 66.866 rs. del acueducto desde 1788), la ciudad contribuyó con 70.000 reales a cuenta de sus cupos y con 49.744 producto del impuesto de la feria de mayo en los años 1788 y 1789, y los pueblos contribuyentes con sus respectivos 128.278 reales. El vizconde aseguraba que quedarían unos 300.000 reales para su terminación, por la buena administración llevada a cabo.

³¹*Ibidem*, Aranjuez, 2-V-1794, s. f.

³²*Ibidem*, s. f. 20-XII-1785.

³³*Ibidem*, s. f., memorial, 1785.

³⁴En principio adelantó 56.000 reales, más tarde contribuyó con 140.000 reales, además de ahorrar 500.000 (*ibidem*, cartas del 18-II-1788 y 24-II-1788).

³⁵*Ibidem*, 23-I-1787, s. f.

³⁶*Ibidem*, 11-VII-87. Solamente había una persona que ofrecía 10.000 ducados.

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

En 1793 todavía no se había acabado el puente y debían dinero a Aldehuela por su trabajo en Ronda. A través de una instancia de su hijo, Antonio Martín de Aldehuela, sabemos que el Rey mandó al arquitecto que eligiese un premio por la obra del puente y otras obras no cobradas y él lo cedió en favor de su hijo. En 1791 ordenó el Monarca se le diera al hijo de Aldehuela un beneficio o pieza eclesiástica según su mérito, resolución que se remontaba a 1787, pero sin efecto hasta el momento. Ahora José Martín de Aldehuela, maestro arquitecto, necesitaba realmente una asistencia por habersele muerto su mujer y diez de sus hijos, sin que le quedara más que Antonio, que por encontrarse en Teruel no podía ayudarlo. Todo ello unido al desprestigio que había padecido nuestro arquitecto por el gran desinterés demostrado en la construcción de esas obras de ingeniería durante siete años, por su avanzada edad y por motivos de salud, a causa de las muchas caídas padecidas en ellas, en algunas de las cuales se vio muy próximo a la muerte ³⁷.

El Vizconde pidió al rey que habilitase al hijo del arquitecto, Antonio Martín, para continuar la dirección de las obras de Ronda, retribuyéndole 600 ducados anuales. El hijo de nuestro arquitecto, de 32 años en ese momento, presentó un amplio currículum donde justificaba que tenía la suficiente experiencia en este tipo de obras como para hacerse cargo de las mismas ³⁸.

³⁷De ahí la leyenda de que hubiera muerto por una de esas caídas en una inspección del puente Nuevo de Ronda. Aldehuela murió en Málaga en 1802 (P. A. LLORDEN, *Arquitectos y Canteros Malagueños. Ensayo histórico documental (siglos XVI-XIX)*, Avila, ediciones Real Monasterio de El Escorial, 1962, pág. 212). Véase también, A. G. S., *doc. cit.*, s. f. 12-IV-1793.

³⁸Además de presbítero, fue encargado por el Ayuntamiento de Teruel para hacer el reconocimiento y elección del lugar idóneo para la construcción de un rastro de carnes, y levantar y calcular el costo de la obra. Fue nombrado por los hacendados y vecinos de Teruel vocal de la Junta que se formó para remediar los perjuicios ocasionados por la avenida del río Guadalaviar, el 10 de Julio de 1792, y *visuró, levantó planos, calculó y dirigió la obra* que se realizó para dar riego a buena porción de tierras y surtir a un molino harinero, felicitándole por ello los hacendados. Realizó varias obras y reparaciones en templos e iglesias de Teruel, en especial la suya de San Juan en la que hizo la capilla del Santísimo Cristo de las Misericordias, un panteón para el entierro de sus racioneros y cuatro retablos. Además, fue comisionado por el Capítulo General de las Siete Iglesias Parroquiales y Patrimoniales de la propia ciudad y asociado de un prebendado de la Catedral para *reconocer y reparar los mojones del terriortrio decimal de ambos cuerpos*. (A. G. S., *doc. cit.*, 8-xI-1792, s. f.).

Pero, la recomendación no surtió efecto ni tampoco debieron satisfacer al maestro con ninguna cantidad, pues en 1816 todavía le debían a Aldehuela, ya difunto, 12.140 reales *de las dietas y trabajos de la construcción del puente y acueducto que como maestro de obras ejecutó en esta ciudad*, y se dio orden de que se pagasen a su hijo Antonio Martín, sacerdote de la parroquia de San Esteban de Huete (Teruel) en aquel momento ³⁹.

Para concluir podemos afirmar, con Lampérez ⁴⁰, que el Puente Nuevo de Ronda tiene, en su construcción, bastante parentesco con los acueductos romanos, por la robustez y la monumentalidad logradas. Corresponde perfectamente al estilo neoclásico que propugnaban los arquitectos académicos, obedeciendo a los deseos de la misma corona. La obra de Aldehuela responde a su última etapa malagueña, cuarta dentro de su estilo, donde muestra un mayor clasicismo impuesto por las normas académicas ⁴¹. A través de sus mismos dibujos podemos observar cómo en algunos detalles se ha vuelto más austero y clásico en la decoración, como lo demuestran las coronaciones de los balcones laterales (láms. 4 y 5); el primero presenta un frontoncillo con un óculo encima, mientras que el otro, que es el que se lleva a la práctica, es un sencillo frontón. También el remate del puente sufrió modificaciones en ese mismo sentido de la sencillez siguiendo los deseos del Monarca (compárense las láminas 6, 7 y 8).

³⁹El hijo de Aldehuela vuelve a reclamar la cantidad debida a su difunto padre en 1821 y en 1826, pero el superintendente de las obras del puente, el Vizconde de las Torres de Luzón, había muerto también, y la documentación precisa había sido incendiada por los serranos en 1810, bajo la ocupación francesa de la ciudad, por lo que se abrió un expediente y no existen más alusiones al respecto en el Ayuntamiento de Ronda (Véase A. MIRO, *op. cit.*, pág. 27)

⁴⁰LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Arquitectura civil española de los siglos I al XVIII*, vol. II, Madrid, Ed. Saturnino Calleja, 1922, pág. 453, citado por Sebastián, S., "El arquitecto turolense José Martín de Aldehuela", en *Revista Teruel*, nº 27, enero-junio, 1962, págs. 130-148, pág. 145.

⁴¹Según CHUECA Y TEMBOURY (*op. cit.*, págs. 37 y 38), se pueden observar cuatro etapas sucesivas en el estilo de Aldehuela, una primera de influencia francesa con tintes rococós; la segunda de influencia italiana, claramente borrominesca; la tercera, ya en Málaga, en la que mezcla características de la etapa anterior con el clasicismo propio de la última, que es la que nos interesa para el estudio de nuestro puente. Chueca Goitia advierte, también, que Aldehuela es bastante más austero en la decoración de exteriores que en la arquitectura de interiores (*art. cit.*, pág. 27)

Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda.

El Puente Nuevo está formado por tres cuerpos superpuestos (lám. 8). El primero, realizado por Lois, es un arco de medio punto cuya función es de entibo. La altura del arco es equivalente a su diámetro y está flanqueado por dos grandes estribos macizos, cuyos cimientos arrancan del pie de la misma peña y, recostándose en los bordes de la cortadura, se continúan hasta arriba, estrechándose en la parte superior. El segundo cuerpo está formado por el arco principal, también de medio punto, abierto a 90 m. de altura en el mismo eje que el arco anterior, que se apoya en los dos machones citados y está a su vez flanqueado por la prolongación de los mismos contrafuertes que dividen en tres partes el cuerpo superior. La parte central es un amplio recinto cubierto por una bóveda de cañón, con dos balcones, uno a cada lado, que miran al precipicio. En tiempos pasados esta sala sirvió de cárcel para los condenados a muerte. La llegada a ella se hacía por un sendero peligroso ⁴² y, según nos muestran los dibujos de Aldehuela (lám. 6), la entrada a la misma se efectuaba por medio de pasadizos abiertos en los mismos contrafuertes de la obra. A los lados se abren otros dos arcos de medio punto, a la misma altura que la bóveda de la sala, que reciben el andén. En su época el andén resultaba ancho y bien pavimentado ⁴³, con aceras de ladrillo y protegido por pretilas de gran altura, de cantería como toda la obra, en los que de trecho en trecho se abren unas terrazas protegidas por rejas incrustadas en los parapetos que avanzan sobre el abismo y permiten contemplar sin peligro la profundidad del Tajo.

Esta obra grandiosa se convirtió desde los primeros momentos en el símbolo de Ronda como nos lo demuestran los numerosos epítetos elogiosos que le dirigen en el documento que estoy analizando. En él es considerada como una obra de primer orden en Europa, por su elevación ⁴⁴, y Aldehuela ya pronosticó en su informe que sería una de las obras más memorables y distinguidas de las que hay en España y que no se hallaría otra igual, *honor que puede tener dicha ciudad* ⁴⁵. Desde entonces ha sido objeto de innumerables demostraciones de admiración por parte de viajeros, escritores y dibujantes que, a través de sus

⁴²DESBARROLLES, A., *Les deux artistes en Espagne*, París, Collection Georges Barba, 1865, pág. 173.

⁴³*Ibidem*, pág. 173. MORETI nos dice que tenía 90 m. de longitud y 10 m. de latitud (Moreti, J. J., *op. cit.*, pág. 695).

⁴⁴A. G. S., *doc. cit.*, s. f., 11-II-1794.

⁴⁵*Ibidem*, s. f., 16-X-1785.

Aurora Miró Domínguez.

obras, nos han dejado constancia de su trascendencia ⁴⁶, aunque no ha dejado de haber algún detractor que lo califica de obra mazacote y pesada, más semejante a una presa que a un puente ⁴⁷.

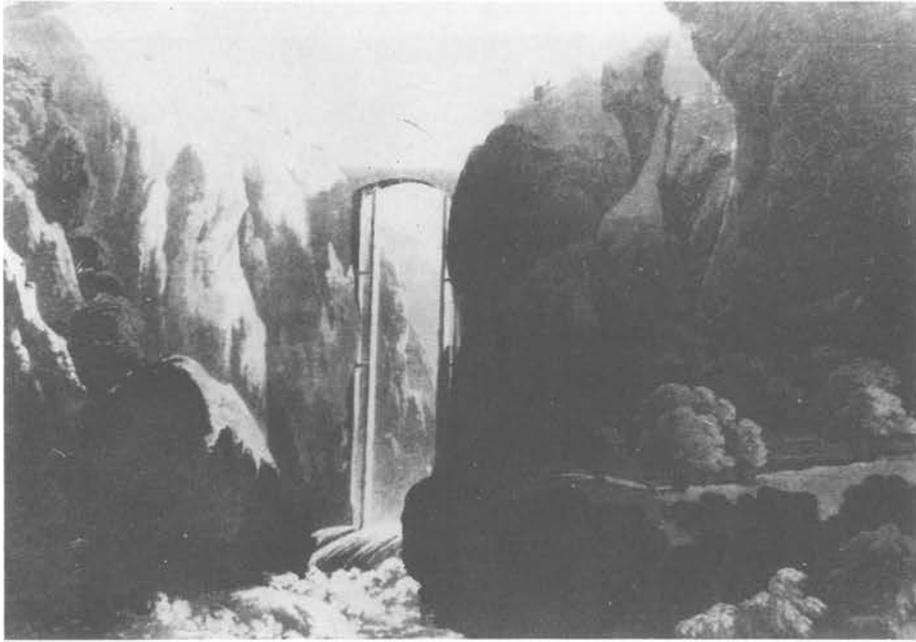
A lo largo del siglo pasado sufrió varias obras de restauración, la más importante de las cuales, de 1867, se debe a un proyecto del arquitecto provincial José Trigueros, que sustituyó los asientos antiguos en mal estado por otros con espaldares de sillares de piedra de grano fino ⁴⁸. Algunos de los proyectos no se llevaron a cabo, como el firmado por Joaquín Rodríguez que proponía colocar en los remates de las pilastras del puente bustos de hombres ilustres de la ciudad o floreros ⁴⁹. En la actualidad va a ser de nuevo restaurado y parece que se evitará el paso por el puente del tráfico más denso y pesado gracias a la realización de una carretera de circunvalación a la ciudad, con la cual desaparece uno de los factores que aconsejaron su elevación hace doscientos años. Con sólo el tráfico local puede que el Puente Nuevo recupere parte de la tranquilidad que debía tener cuando comenzó a usarse.

⁴⁶MIRO DOMINGUEZ, A., *op. cit.*, pág. 148 y nota nº24. También de la misma autora, "Ronda vista por los viajeros", en *Boletín de Arte*, nº 8, 1987, págs. 83-96, en especial las págs. 88-90.

⁴⁷RIVERA, J. E., *Puentes de fábrica y hormigón armado*, 1932, vol. IV, pág. 224.

⁴⁸MIRO DOMINGUEZ, A., *op. cit.*, pág. 149.

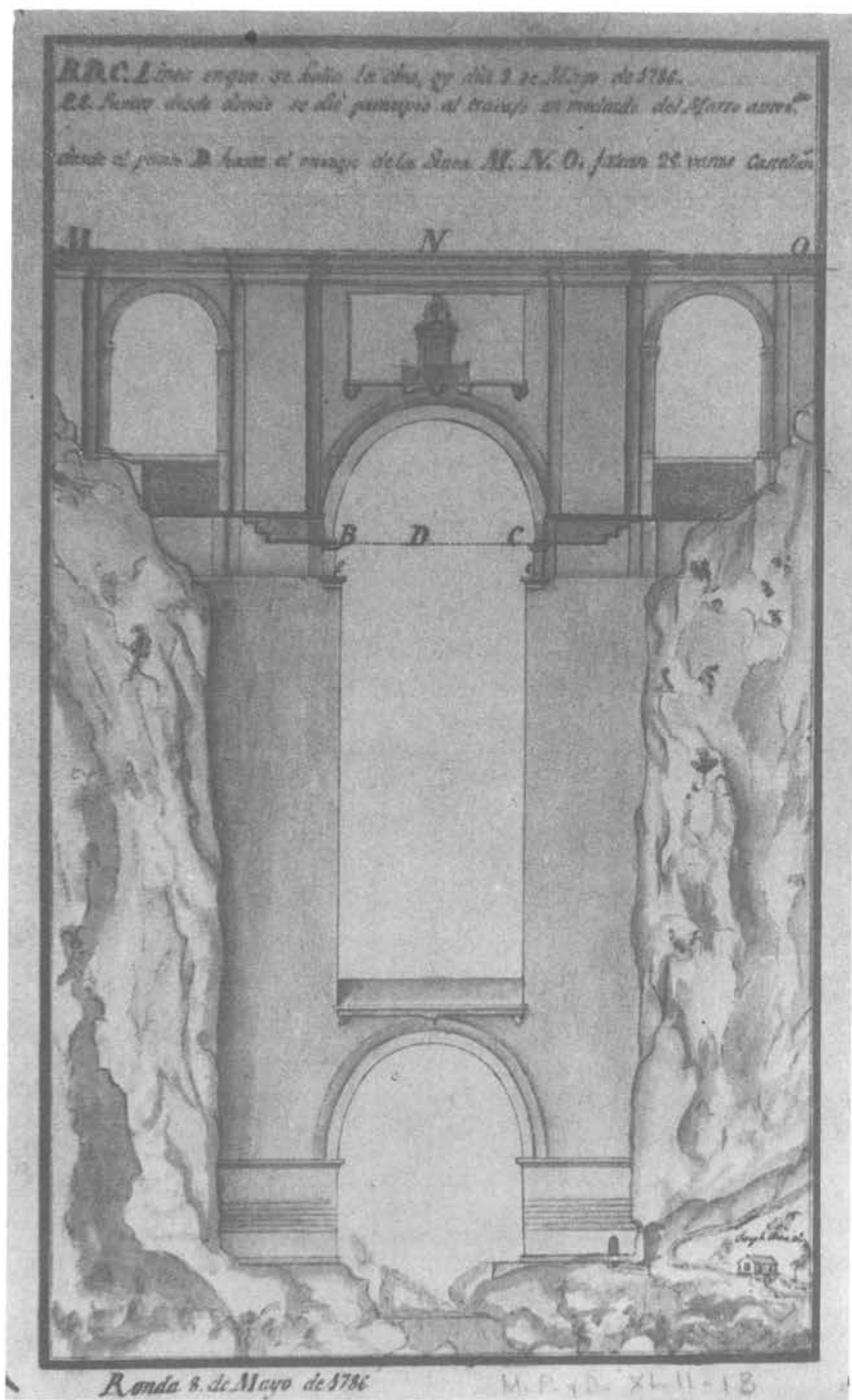
⁴⁹*Ibidem.*



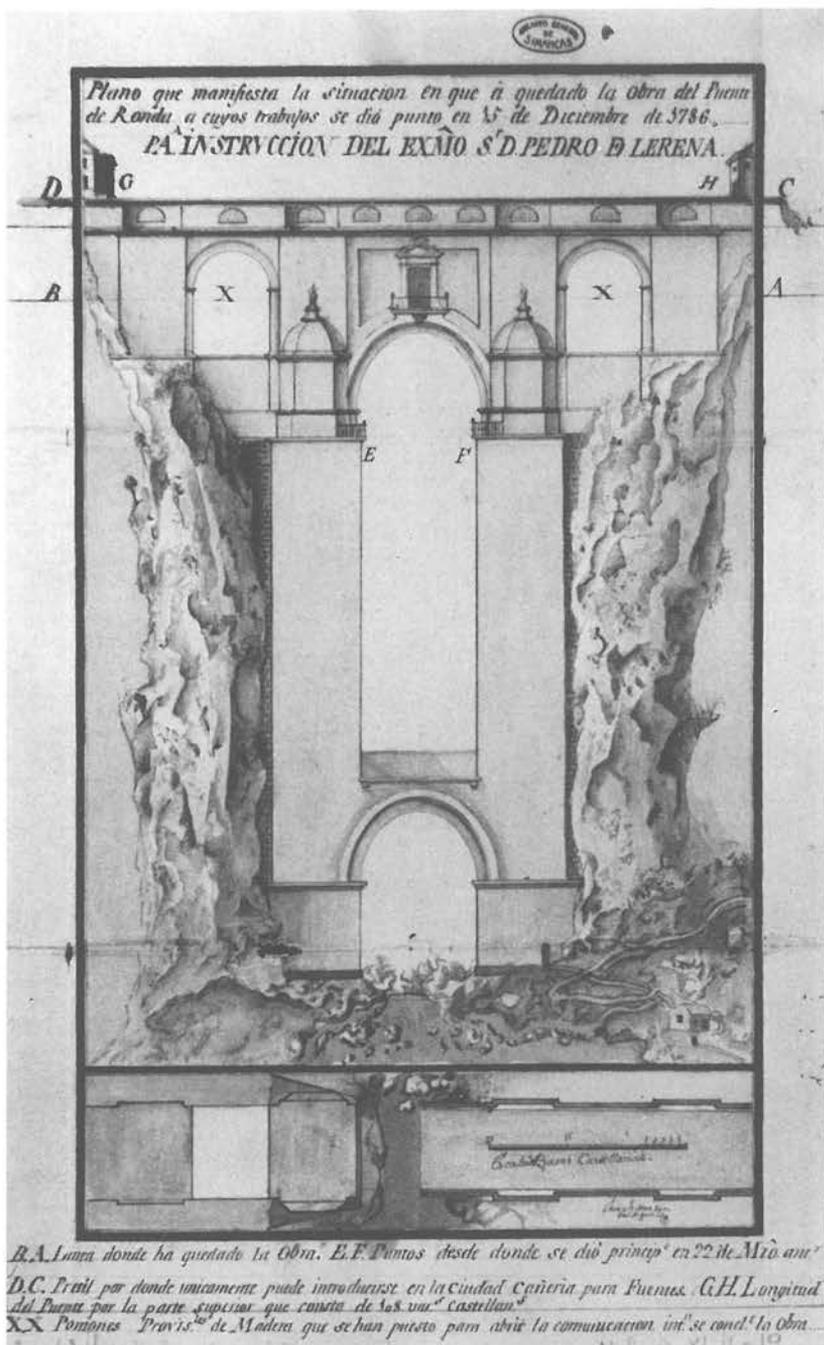
2. Puente Nuevo. Grabado de 1811.



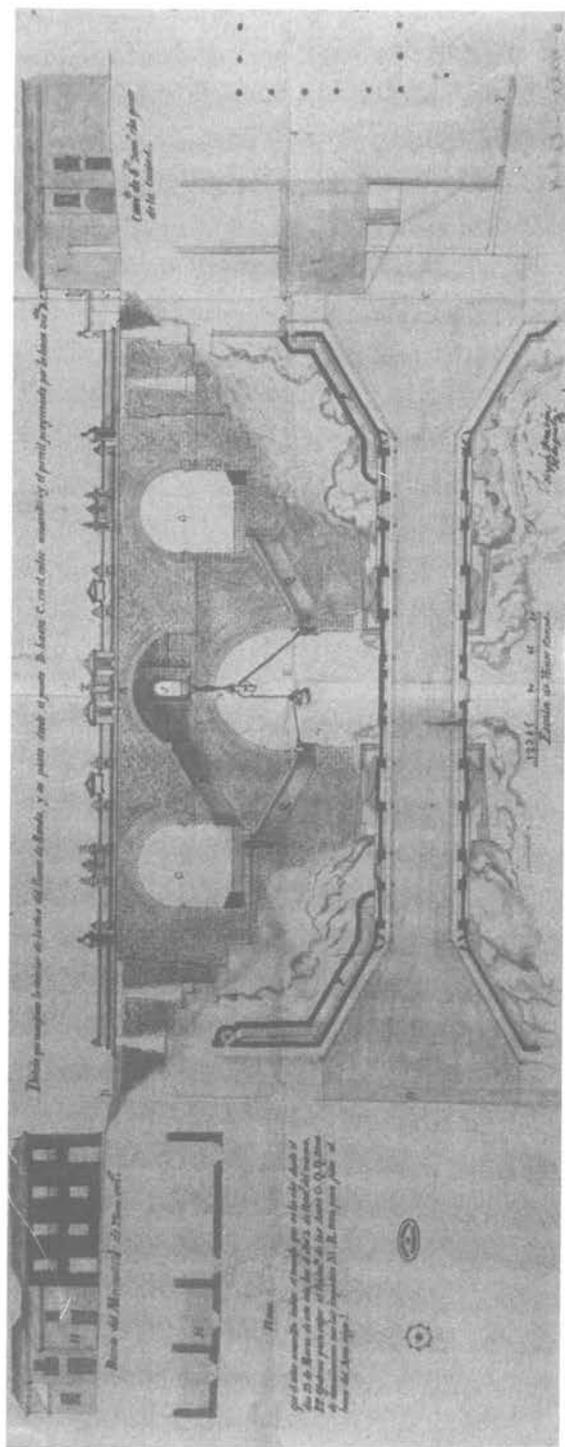
3. Puente Nuevo. M.A. Rooker, 1775.



4. Puente Nuevo. José Martín de Aldehuela, 1786, A.G.S.



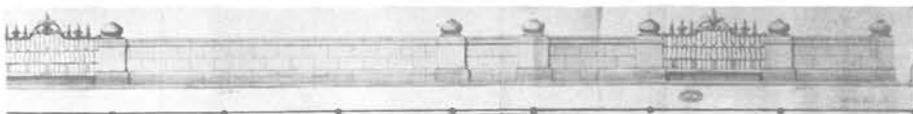
5. Puente Nuevo. José Martín de Aldehuela, 1786, A.G.S.



6. Puente Nuevo. José Martín de Aldehuela, 1786, A.G.S.



7. Puente Nuevo. José Martín de Aldehuela, 1786, A.G.S.



8. Puente Nuevo. 1983. M. Alvar.