

Rafael Valentín López Flores

JOSEPH MARTÍN DE ALDEHUELA

De Teruel al Puente Nuevo de Ronda

Joseph Martín Aldehuela



Puente Nuevo de Ronda;
fotografía de Carlos Serrano



David Bomberg: *El Puente y el río del Tajo, Ronda, 1935*

El 14 de enero de 1724, en la villa turolense de Manzanera, nació Joseph Martín Lizanda; cuarto hijo del matrimonio conformado por el carpintero Joseph Martín y María Lizanda que, tras una dilatada trayectoria profesional en los campos de la arquitectura, la ingeniería, la retablistica y la escultura, sería reconocido, ya con el nombre de Joseph Martín *de Aldehuela*, como uno de los principales artífices del siglo XVIII español.¹

Bautizado, según consta en el libro quinto de bautismos de la parroquia de Manzanera, el 16 de enero, fue su padrino su tío Gerónimo Marco; la persona que, tras hacerse cargo de su educación a consecuencia de los escasos recursos económicos con los que contaba su familia, cambió su vida. Fue junto a él que se dirigió, en compañía de sus tres hermanos –Marco, Gerónimo y Francisco–, a la pequeña

¹ DE ALDEHUELA, RAFAEL: “Joseph Martín de Aldehuela. El arquitecto del Puente Nuevo de Ronda”, *Memorias de Ronda*, n° 4, Ronda, Ayuntamiento, mayo 2007, págs. 6-21.

- ² Sobre la vida y obra de Joseph Martín de Aldehuela *cfr.*, en otros: MORA PASTOR, JESÚS: *Aproximación a la figura del arquitecto José Martín (Aldehuela) y su obra en Cuenca*, Cuenca, Diputación, 2005; “El arquitecto aragonés José Martín de Aldehuela y sus obras en Cuenca”, *Goya. Revista de Arte*, n.º 217-218, Madrid - Fundación Lázaro Galdeano, 1990, págs. 50-56, o CAMACHO MARTÍNEZ, ROSARIO: “Un arquitecto turolense en Málaga: José Martín de Aldehuela”, *Teruel. Revista del Instituto de Estudios Turolenses*, n.º 73, 1985, págs. 257-269.

pedanía de Aldehuela, en las inmediaciones de Teruel, donde se formó como maestro carpintero, retablista y escultor; oficios en los que sus hermanos, mayores que él, trabajaban desde hacía tiempo. Pequeña aldea en la que transcurrió la infancia y juventud de Joseph Martín y donde conoció a su primera mujer, María Antonia Esteban, con la que contrajo matrimonio el 17 de diciembre de 1752 en Teruel; de ahí –dada la trascendencia que tuvo en su vida– que tomara su nombre, Aldehuela, como sustitutivo de su segundo apellido.

De Teruel a Cuenca; la consolidación de un oficio y un estilo²

Las referencias a obras de Martín Aldehuela son abundantes y de notable mérito, pero no fue en Teruel, su región natal (donde se le conocen obras destacadas como la desaparecida iglesia del Seminario [finalizada en 1752] o la iglesia de San Millán en Orihuela del Tremedal [h. 1770-1775]) que alcanzaron la fama y reconocimiento que harían de él uno de los principales arquitectos de la España del siglo XVIII. Tal mérito le corresponde a la ciudad de Cuenca, donde, según diversos testimonios, ya era considerado un maestro reconocido hacia 1750; desconociéndose la fecha exacta de su primera intervención en la ciudad castellano-manchega.

Fue en la capital conquense que Joseph Martín, colaborando desde 1753 en la política de construcción y renovación de iglesias que, tras las destrucciones de la Guerra de Sucesión, llevó a cabo el obispo Flórez Osorio, forjó su estilo, su reconocimiento como arquitecto y retablista y buena parte de su vida; protagonizada, a partir de 1760 –fecha de nacimiento de Antonio José Vicente; su primer vástago y único en llegar a edad adulta–, por el alumbramiento de sus cinco hijos y la muerte de cuatro de





arte. Periodos, más o menos claros, que, hasta su llegada a Málaga a finales de 1778, se pueden resumir –siguiendo a Chueca Goitia³ en dos: el primero, denominado por Chueca “estilo rocalla”, protagonizado por una fuerte impronta francesa y centroeuropea de tintes rococó debida, seguramente, al contacto en Cuenca con las obras dejadas allí por el valenciano Jaime Bort; el segundo de matices ita-

lianizantes, en la línea de la arquitectura de Francesco Borromini. E influencias como la del madrileño Ventura Rodríguez, con el que coincidiría en Cuenca a partir de 1751, tras ser llamado éste por el obispo Flórez para trazar la capilla mayor y el transparente de la Catedral; decisiva, pese a diversas opiniones encontradas, en la evolución del estilo del turolense hacia la corriente española del barroco romano importada por Juvara y Sachetti.

Su labor como arquitecto se extendía por la provincia, con ejemplos como la iglesia del convento San Miguel en Priego, la del castillo de Garcimuñoz en Huete, la parroquial de Paracuellos, la de San Bartolomé en Cólliga, numerosos retablos, el coro de la iglesia de San María en Alarcón, la presa del Molinillo en Postigo o el molino de papel de Palomera (primera fábrica de papel de España), y la sobrepasaban, con muestras como la iglesia de San Pedro y San Pablo en Madrigueras (Albacete) o la iglesia parroquial de Terzaga (Guadalajara).

³ CHUECA GOITIA, FERNANDO: “José Martín Aldehuela. Datos para el estudio de un arquitecto del siglo XVIII”, *Arte Español*, 1945, págs. 37-57, y “José Martín Aldehuela y sus obras en Málaga. Palacios y jardines”, *Arte Español*, 1947, págs. 7-19.

Obra de fábrica sobre el arroyo Hondo. Acueducto de San Telmo. Málaga



En 1771, tras contraer segundas nupcias con María Antonia Conejos (con la que llegó a tener cuatro hijos que no sobrevivieron a la primera infancia), y ya con el pleno reconocimiento de la ciudad, una destacada posición social y una holgada economía, fue nombrado Maestro Mayor de Obras Pías del Obispado. Su prestigio y trayectoria, abalados por una brillante producción, eran notorios, pero sus días en Cuenca estaban contados; le esperaban la ciudad de Málaga, su brillante Acueducto de San Telmo y el colosal Puente Nuevo de Ronda.

Martín Aldehuela en Málaga

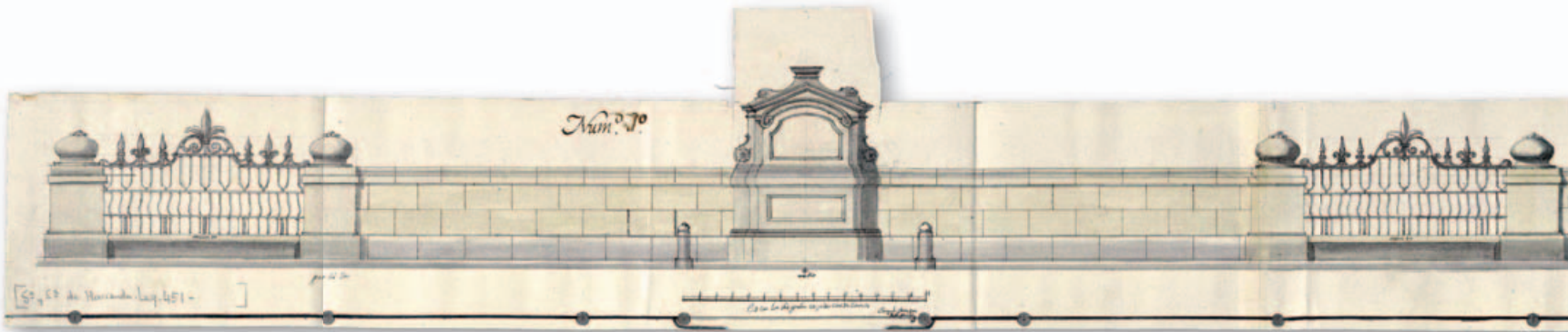
Joseph Martín llegó a Málaga el 12 de noviembre 1778 de la mano del obispo José Molina Lario; a quien conocía de los años en que éste fue obispo de la villa de Albarracín (debiéndose a ambas obras como la citada iglesia de Orihuela del Tremedal). Acudía en compañía del organista Julián de la Orden para hacerse cargo del diseño y construcción de las cajas de los órganos de su catedral; una empresa en la que ambos tenían experiencia, pues los órganos de la Catedral de Cuenca fueron obra suya. Dos piezas excepcionales, construidas entre 1781 y 1782, que, con más de 20 metros de alturas (25 varas castellanas), nos muestran dos fachadas idénticas ligeramente curvadas en sus lados laterales y dos caderetas exentas –una en el lado del coro y otra en la de las naves laterales– del más exquisito barroco.⁴ Se dividen en tres cuerpos decrecientes en altura, a modo de colosales retablos rematados por las Virtudes y Famas ejecutadas por Juan Salazar, que se adaptan, con dulce sentido ascensional –cadencioso, libre e ingrávido–, a los soportes de las naves catedralicias; sucediéndose en ellos bellos ejemplos de apilastrados jónicos, molduras, lazadas, medallones, movidas rocallas, frontones, templetos y un sinfín de formas armoniosas, tectónicas, atectónicas, curvas, rectas o mixtilíneas, con las que podríamos establecer un convincente catálogo del mejor barroco español; el barroco, italianizante e incipientemente clasicista, que protagonizaría la primera etapa malagueña de nuestro arquitecto: “clásica por fuerza y barroca por temperamento”.

Aldehuela, un maestro plenamente asentado en Cuenca, se trasladaba a Málaga, donde fijaría su residencia hasta el día de su muerte, pero los órganos de la catedral no fueron el motivo que le llevaron a tomar tal decisión. La apuesta era



Órgano de la Catedral de Málaga

⁴ CAMACHO MARTÍNEZ, ROSARIO: “Los órganos de la Catedral de Málaga. Análisis estilístico y documental”, *Cuadernos de Arte*, Granada, Universidad, 1984, págs.267 y ss.



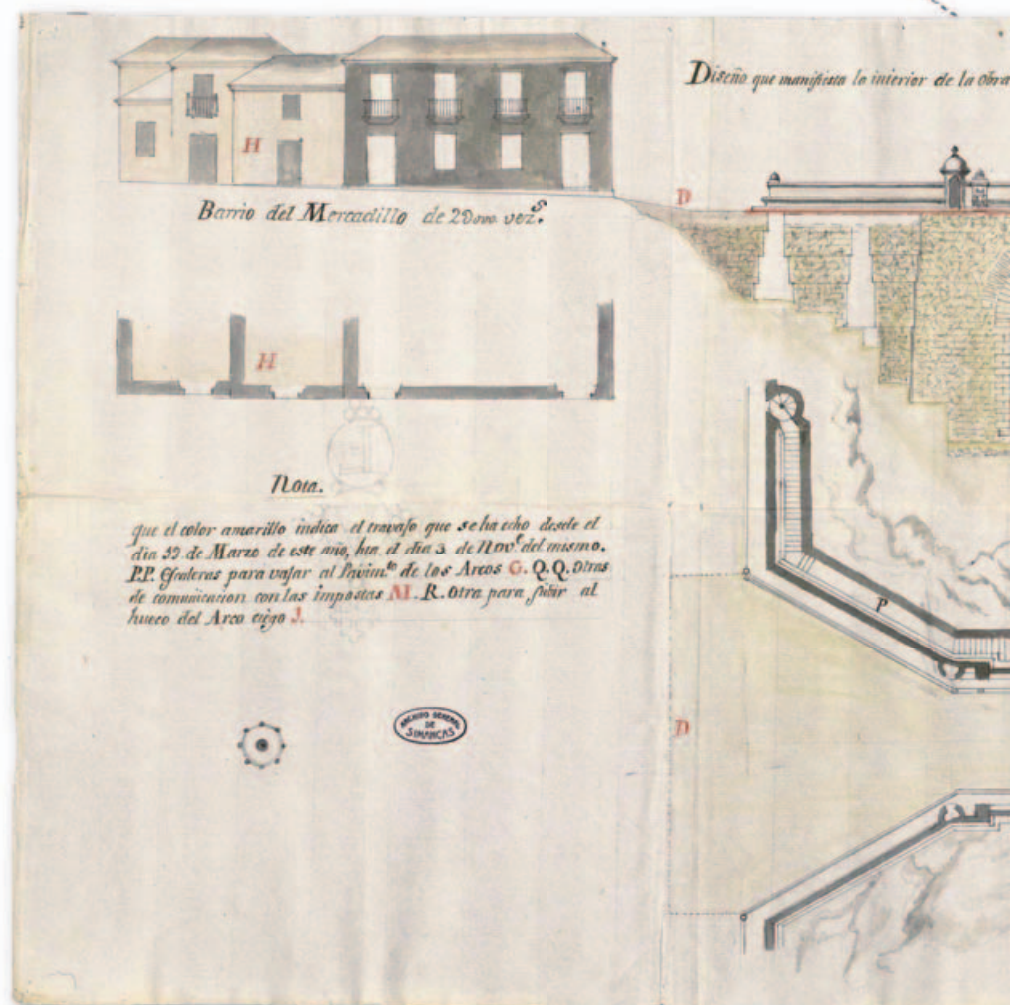
114

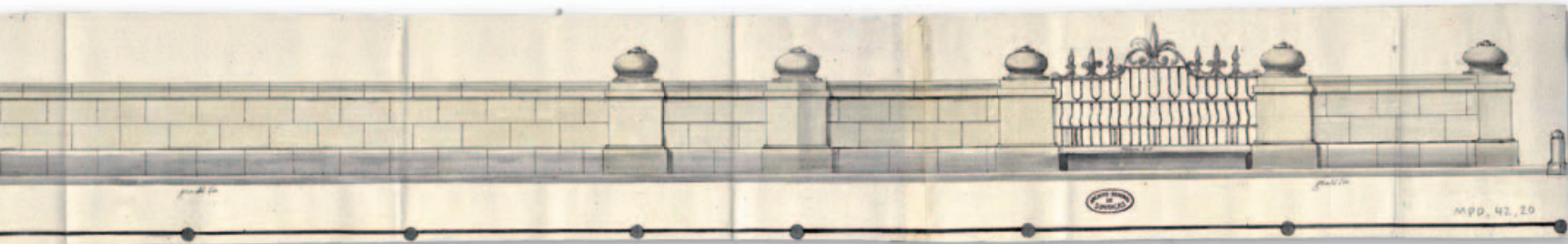


Proyecto de tabernáculo para la Catedral de Málaga. Joseph Martín de Aldehuela. (Cortesía de D^a. Blanca Moreno Mitjana)

más fuerte, el obispo Molina Lario iba a otorgarle la dirección de las obras del Acueducto de San Telmo y sus molinos harineros (la obra hidráulica más importante de todo el siglo XVIII en España), que, iniciadas el 8 de octubre de 1782 y rematadas el 7 de septiembre de 1784 (fecha en la que Málaga celebró la llegada del agua al arca situada en la calle Refino), contaron sus diseños y los del ingeniero Domingo Belestá.

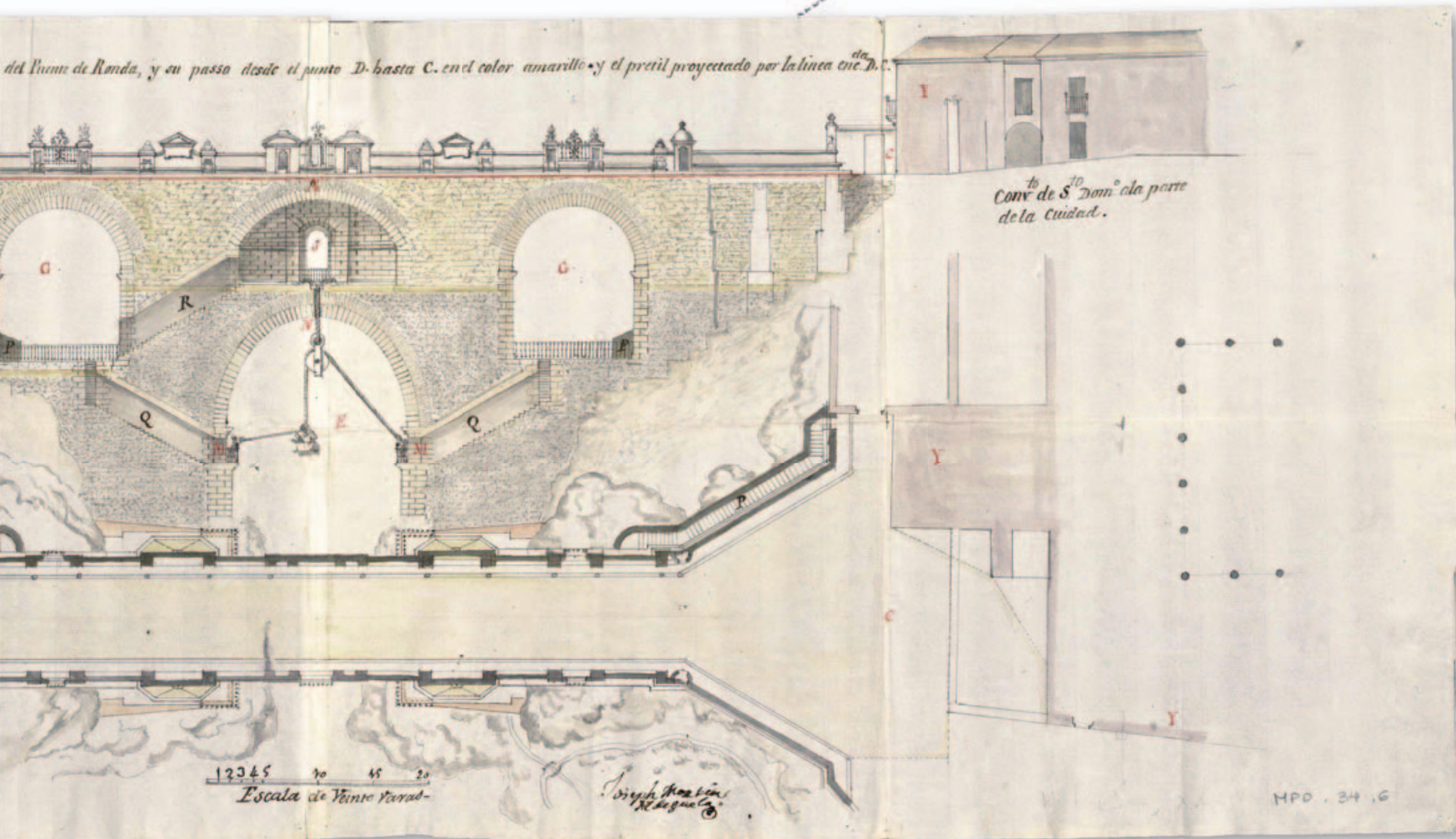
Su vida en Málaga transcurría entre muchos encargos y un alto reconocimiento que le llevarían, tras la muerte de Antonio Ramos en 1782, a hacerse cargo de las obras de la Catedral, a ser nombrado Maestro Mayor de Obras Menores Generales del Obispado ese mismo año, maestro para la visita de las Casas del Cabildo en 1786 o Alcalde Perpetuo del





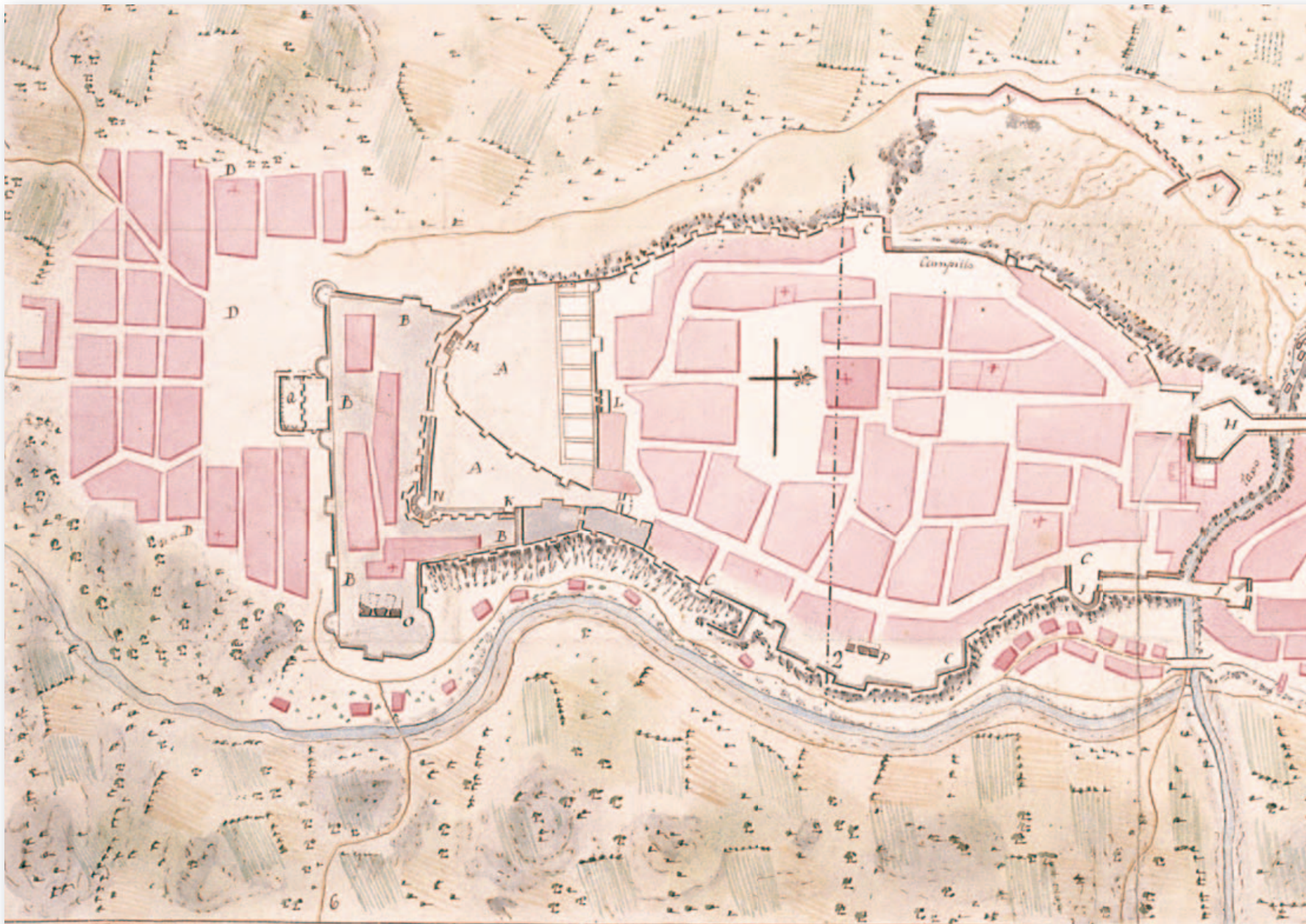
Acueducto de San Telmo en 1790; atareado, tranquilo y feliz hasta la muerte de su segunda mujer, Antonia Conejos, en 1791. Una circunstancia que, acrecentada por la ausencia de su único hijo –afincado en Teruel y con el que no mantenía buenas relaciones– y ciertos problemas económicos derivados de la mala repartición de sus bienes y la licitación de las obras del Puente Nuevo de Ronda, le sumirían en un periodo de sombras que no cesarían hasta el momento de su muerte; hecho luctuoso que, desterrando las leyendas que situaron su muerte en el Puente Nuevo de Ronda, tuvo lugar en Málaga en 1802.

No obstante, episodios vitales aparte, la labor de Aldehuela en Málaga fue voluminosa y de gran peso; pendiente, aún hoy, de catalogar y estudiar con el detenimiento y capacidad de análisis que su gran relevancia merece. Obras como el Tabernáculo (h. 1781), la capilla de la Encarnación, el retablo de San Sebastián (1782) o el diseño y colocación de la rejería del atrio en la Catedral, las casas del Cabildo Eclesiástico y la terminación del Palacio del Obispo, la cabecera y ampliación de la iglesia de San Juan, diversas intervenciones en las iglesias de Sen Felipe Neri y los Jesuitas,



la iglesia de San Agustín, la de las Dominicas de la Divina Providencia, la portada del Montepío de Cosecheros (posterior sede de la Sociedad Económica de Amigos del País), el palacio del Conde de Villalcázar (actual sede de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación), la Casa de Expósitos o diversas casas en calles con la de San Agustín, Cilla, Dos Aceras, Verdeja, Arriola u Ollerías. Una abultada relación que, sin entrar en las innumerables atribuciones

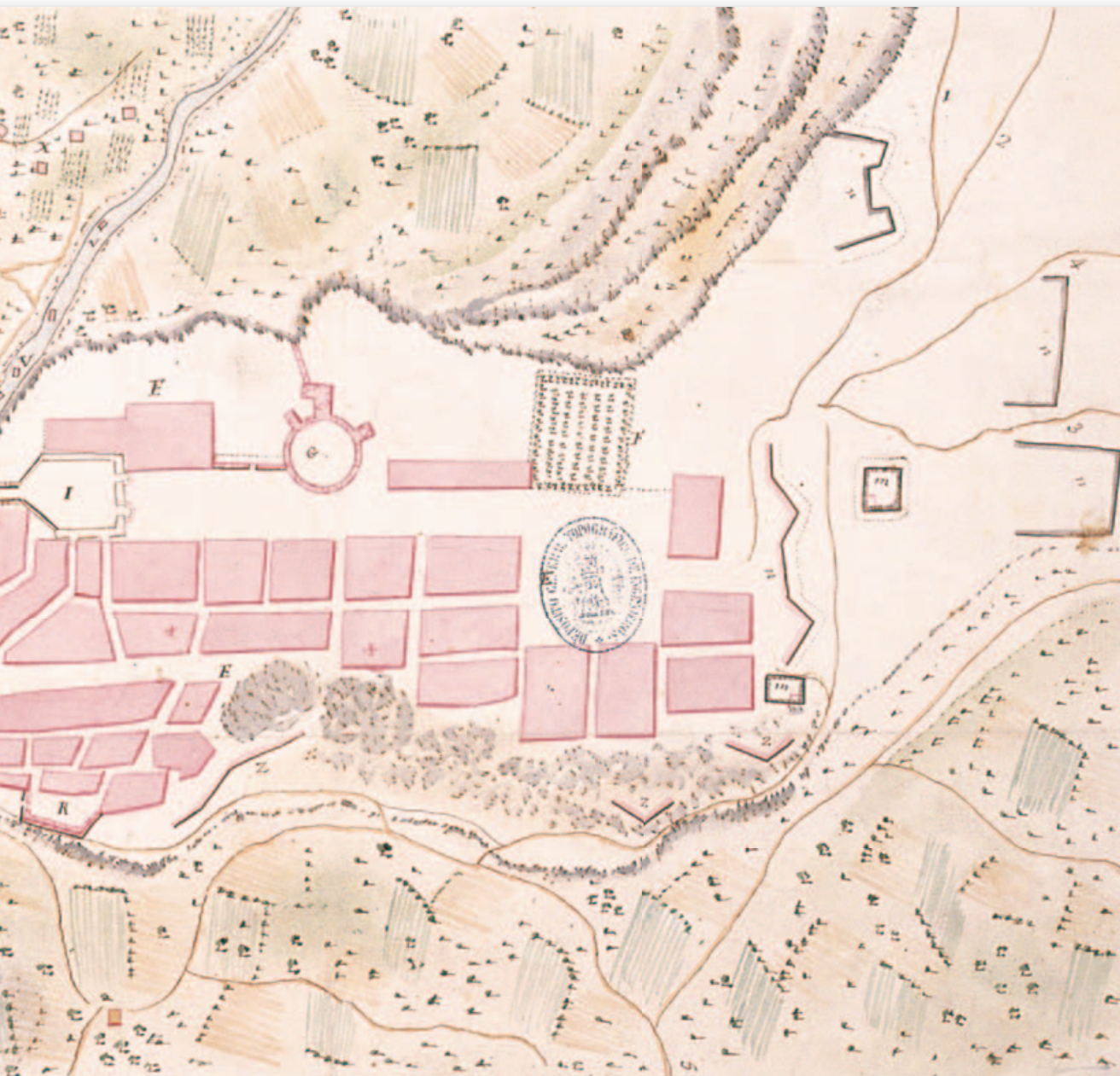
formuladas, y ya en la provincia, se completa con las intervenciones en los jardines de la finca El Retiro y los proyectos para continuación del Puente del Rey en Churrriana, retablos para la parroquia de Nerja, los planos para la ampliación de la iglesia de San Pedro, los retablos del convento trinitario y diversas intervenciones en la Colegiata en Antequera, la sacristía de la parroquia de San Juan y trabajos en la Cilla en Vélez, el proyecto para un puente sobre el río Guadiaro a la altura de Benaoján, los informes y proyecto del Cementerio de Cortes de la Frontera o su posible intervención en la portada principal de la mítica Plaza de Toros de la Real Maestranza de Caballería de Ronda (h. 1785-1786).



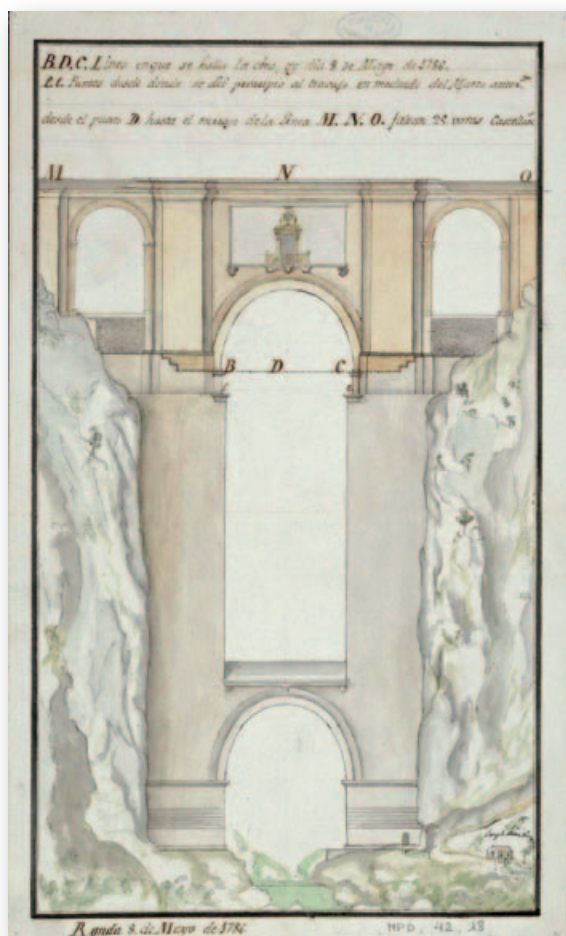
Ronda; un puente “nuevo” para unir una ciudad y Martín Aldehuela

Ronda, ciudad de puentes, tiene en ellos la razón de ser de buena parte de su fisonomía urbana; caserío de blanca cal y rojiza teja sajado por la quebrada y profunda cicatriz que el río Guadalquivir, tras miles de años, ha abierto en la meseta caliza que le sirve de asiento. Promontorio de piedra coronado por balcones de forja que se asoman a ambos márgenes de ese tajo, el renombrado Tajo de Ronda, sin temor al vértigo, mostrando, mejor que cualquier relato, la enorme barrera natural que dicho accidente orográfico supuso –y supone– de cara al desarrollo urbanístico de la ciudad.

Un puente “romano”, otro árabe y uno, el último, cristiano y dieciochesco, que han permitido enlazar, cada cual en su época histórica correspondiente y con sus singularidades, los dos barrios principales de la población: la llamada *Ciudad*, que constituía el núcleo antiguo y primitiva Medina musulmana cercada por el propio



Plano de Ronda hacia 1809.
Melchor de Gerona.
Ministerio de Defensa.
Instituto de Historia y Cultura Militar.
Madrid



Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 42-18



Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. M.P. y D. 42-19

⁵ RIVERA 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, 1786, s.p.

Tajo y las construcciones defensivas de la ciudad islámica, y el *Mercadillo*, en la margen opuesta de la cortadura, en un terreno adhesionado mucho más amplio y llano. El primero de éstos, denominado *Puente de las Curtidurías* –en razón al oficio reinante en el barrio al que daba acceso–, *Romano* –atendiendo a su supuesto origen y a relatos como el de Rivera Valenzuela⁵–, de *San Miguel* –adoptando el título de la ermita que se ubica a su salida– o *La Puente Vieja* –como se le conoció hasta el siglo XVIII–, se situó a los pies del barrio llamado de las Peñas, junto a los baños árabes, donde la cortadura del Tajo aún es incipiente; comunicando, si es que se llega a demostrar, el pequeño poblado romano del Laurel con la ciudad. No obstante, su fábrica, tosca y simple –realizada en piedra de lajas–, consistente en un solo arco enjarjado y ligeramente apuntado de unos 12 metros de altura, es obra plenamente islámica anterior al siglo XIII.

El segundo de los puentes de Ronda –actual *Puente Viejo* y principal punto de unión entre los dos barrios principales de la ciudad hasta el siglo XVIII– se construyó en el siglo XIV, en plena época nazarí, aunque lo hacía sobre restos romanos; siendo, en esencia, el verdadero puente romano de la ciudad y, de paso, germen del barrio del *Mercadillo* gracias al asentamiento de mercaderes en el ejido que existía a su entrada. Se ubicó a escasos metros del de *San Miguel*, sobre las primeras paredes del Tajo, evitando las avenidas de agua que, dada su poca altura de éste respecto al río, lo cegaban impidiendo el paso a la ciudad, y recibió el nombre –provisional; aunque perduraría casi cuatro siglos– de *La Puente Nueva*. Un puente, de un solo arco de 10 m. de diámetro por 31 m. de elevación sobre el nivel del río, que tras

la reconquista cristiana debió quedar bastante destrozado y tuvo que ser reparado urgentemente, ordenando Fernando el Católico en 1486 a Juan de Torres, alcaide de la fortaleza, que realizara un puente en Ronda; tarea para la que solicitó al alcaide de Antequera que enviase a los delincuentes, aunque buenos maestros de labra, Sancho de Endeiza, Juan Pérez y García de Urtabiega. Reconstrucción que, como confirmaba una inscripción en el pretil izquierdo del puente⁶, hubo de repetirse en 1616 a consecuencia de una fuerte riada.

Dos puentes que, ya en el primer tercio del siglo XVI, fueron vistos como insuficientes y dificultosos en su acceso. Comunicaban *Ciudad* y *Mercadillo* por la parte más baja del Tajo, pero para hacerlo había que dar un amplio rodeo y subir dos enormes cuevas con un 30% de inclinación, con lo que se hizo necesario pensar en la construcción de un tercer puente que uniera las dos mitades de Ronda



⁶ “Ronda reedificó esta obra siendo su corregidor con la de Marbella Don Juan Antonio Tuburio de Quiñones, por el rey nuestro señor. Año de 1616”; en MORETI, JUAN JOSÉ: *Historia de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Ronda*, Ronda, Establecimiento Tipográfico del Autor, 1867, pág. 696.



Bridge at Ronda. William Jacob, 1811

por el punto en el que el Tajo alcanzaba su mayor profundidad; justo donde estos dos barrios se encuentran a la misma altura. Un puente osado y grandioso que hubo de esperar al siglo XVIII y a la llegada de Martín de Aldehuela para hacerse una realidad.

No obstante, antes de la llegada a Ronda de Joseph Martín de Aldehuela, el nuevo puente atravesó por numerosas vicisitudes que, para entender mejor su naturaleza, nos gustaría resumir.⁷

Los deseos de construir este puente arrancan de la época de los Reyes Católicos, y especialmente de 1526, en el reinado de Carlos V, pero no fue hasta el reinado de Felipe V, dentro del programa de obras públicas emprendido por los Borbones, que, tras una serie de problemas sociales, económicos y demográficos propios del siglo XVI, se acometiera el proyecto. Sabemos que existió un primer proyecto en el siglo XVII, pero no sería hasta principios del XVIII que, rematándose la obra en el arquitecto Francisco Gutiérrez, se comenzaran las primeras actuaciones; unas obras que, no obstante, fueron totalmente deshechas por la poca firmeza que el lucro inapropiado de su arquitecto ocasionó.

En 1733 se reiniciaron las obras. El proyecto, arriesgado y llamativo por lo que suponía de proeza técnica, lo realizó y dirigió el cordobés Juan Camacho ayudado por José García, y contaba con un solo arco de casi 100 varas de altura y 48 de anchura en donde menos, arrancando su cimentación, a diferencia de proyectos posteriores, de las mismas peñas laterales y no en el fondo del río. Un puente que, dado

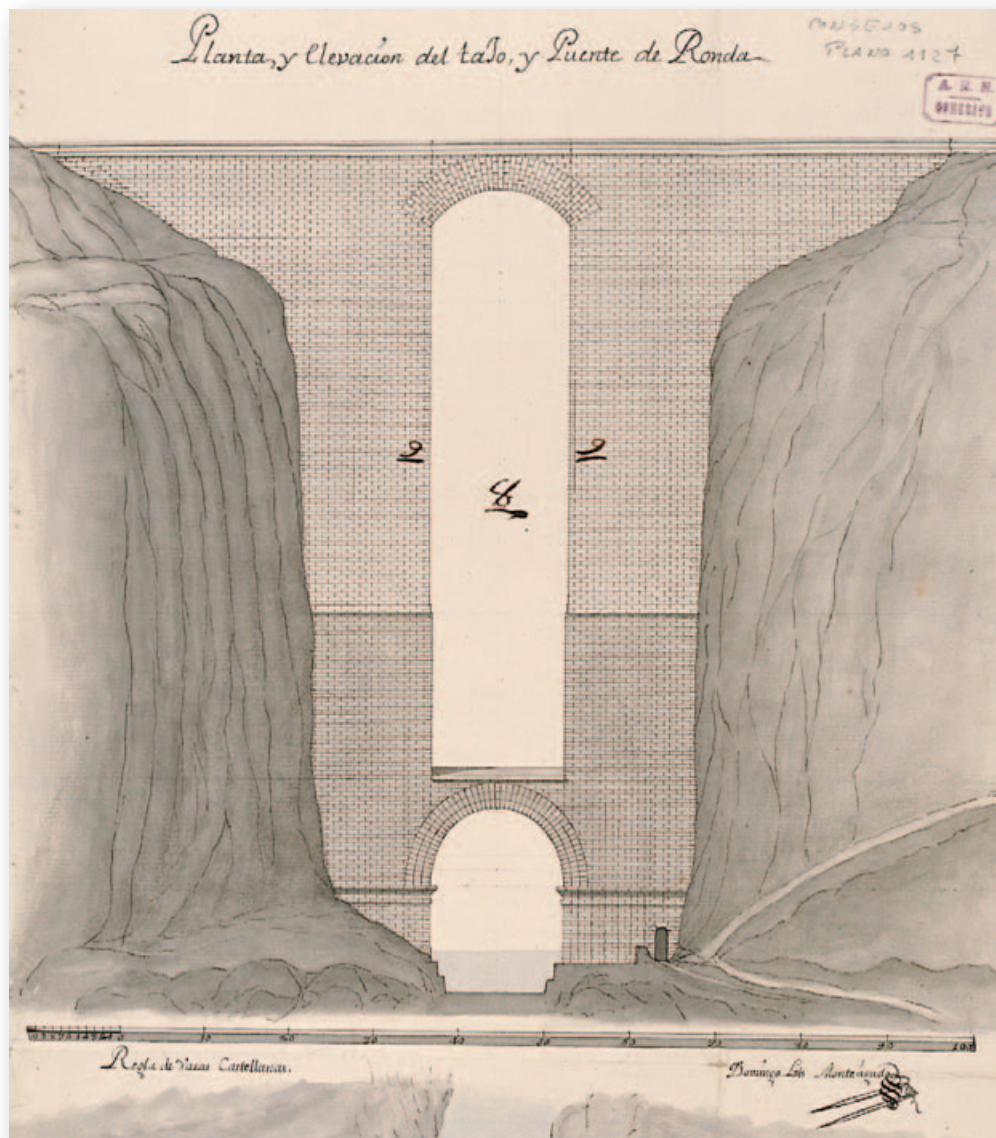
⁷ CAMACHO, ROSARIO y MIRÓ, AURORA: "Antecedentes del Puente Nuevo de Ronda", *Academia. Boletín de Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, n.º 79, Madrid, 1994, págs. 290-314.

por concluido, cuando aún tenía puestas las cerchas, se desplomó, quedando de él únicamente el recuerdo, las referencias en planos posteriores, un ilusorio grabado de William Jacob fechado en 1811⁸ y los restos, embutidos en la obra actual, de uno de los arranques. A partir de ese momento el Cabildo de la ciudad decidió que las obras se realizarían por jornales, y no por administración, impidiendo que un lucro inadecuado o un presupuesto bajo arruinasen la obra.

Corría el año 1758 cuando, tras el fiasco del proyecto de Camacho, se reemprendieron los esfuerzos siguiendo el proyecto de Gaspar Cayón, Maestro Mayor de la Catedral de Cádiz y Guadix, que ideó un puente que, posando

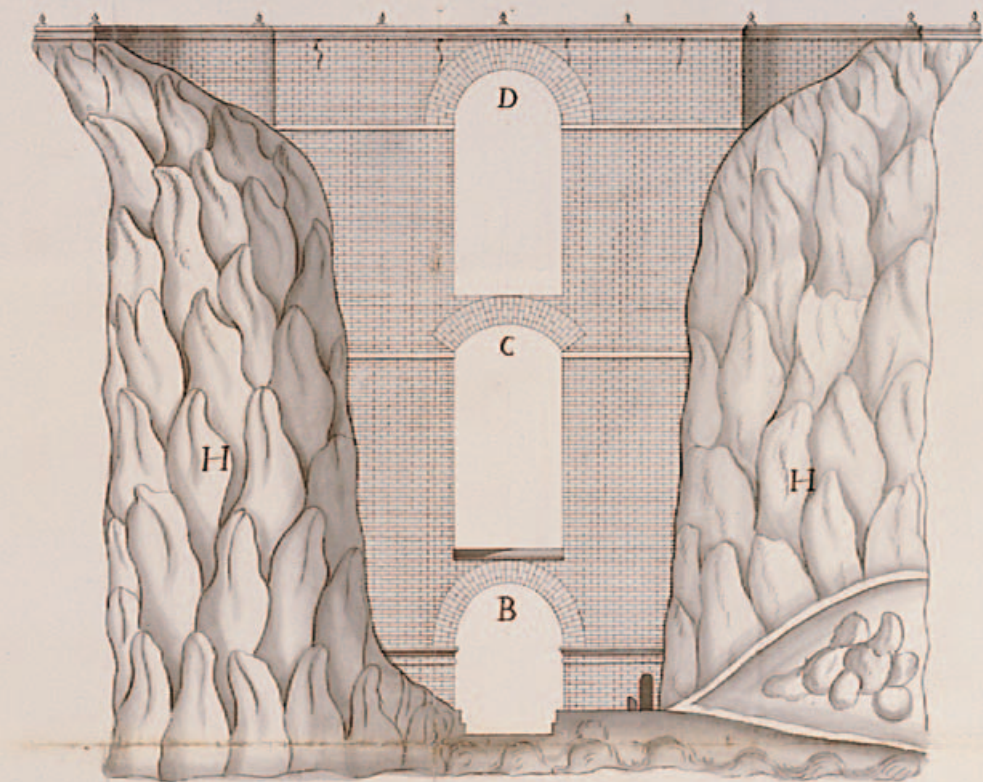
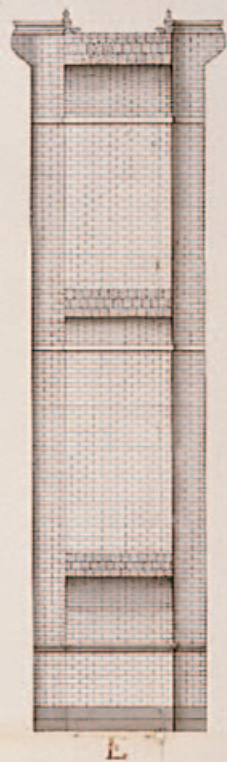
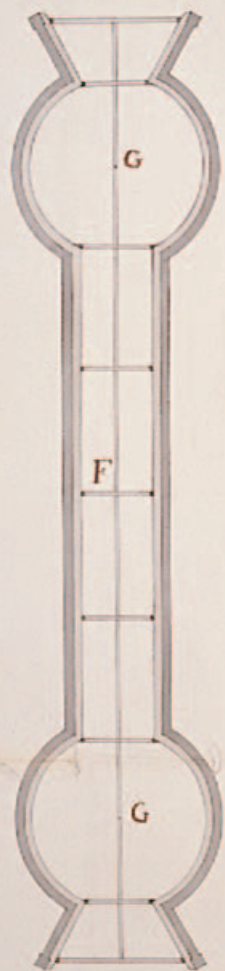
sus cimientos en el mismo fondo del río, contaría con un arco bajo de 32 varas de altura sobre el que descansarían dos machones paralelos de 45 pies en cuadro cada uno, de cal y canto revestidos de sillería que, arrancando desde el fondo, cerrarían la garganta del Tajo de lado a lado sobre el citado arco. Ya en 1763, tras haberse realizado, enrasado y solado con sillería el arco bajo recogido en el proyecto de Cayón, las obras pasaron a la dirección de Pedro Fernández, vecino de Guadix, que proponía un plan que, abaratando los elevados costes del puente, aliviaba la extremada solidez del proyecto abriendo, a las 40 varas de altura de los machones laterales, un segundo arco que llegaría hasta las 50, continuando el resto, hasta las 96 varas que debía alcanzar el puente para alcanzar el nivel de la población, *de macizo*; plan según el cual se desarrollaban las obras en el momento en el que el inglés Miguel Ángel Rooker las inmortalizó en un grabado fechado en 1775.

Paralizadas las obras por problemas económicos en 1777, fueron diversas aportaciones privadas las que permitieron que el 16 de mayo de 1778 fuera enviado a Ronda, por orden del Superintendente de Granada, el arquitecto gallego Domingo Lois Monteagudo, que realizaría un reconocimiento de las obras del puente. En su informe, acompañado de un plano en el que sombrea lo ya construido, insiste



Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional. Consejos. 1127

⁸ En JACOB, WILLIAM: *Travels in the South of Spain in Letters written A. D. 1809 and 1810*, London, J. Johnson and Co., W. Millar and John Nichols and Son, 1811.



Escala de Cien Varas Castellanas



Juan C. de Huelamo

Manuel Godoy



en la firmeza de la obra y en la conveniencia de seguir el plan de Pedro Fernández, e indica que los machones laterales, muy avanzados, alcanzaban ya las 45 varas de altura y tenían un arco a mitad de su altura. Lois respetaba el plan precedente, pero introducía nuevas mejoras; da normas para la construcción de otro arco, proyecta una albardilla para despedir aguas en el ya construido, el antepecho del puente de cantería más fina, un pretil de cinco pies de alto

y una vara de grueso y una cañería, embutida en el antepecho, que condujera el agua a la Ciudad (proyecto que, como veremos más adelante, era el otro gran objetivo de la obra). No obstante, antes de adjudicar las obras a Lois, que las presupuestaba en 1.200.00 rs., el Consejo quiso que revisase el proyecto el ingeniero Marcos de Viedma (Comisario de Guerra y Director General de Caminos), que emitió informe en 1778 en el que, interesado en las cargas, propuso un nuevo reconocimiento para el que recomendaba al arquitecto, maestro de la Catedral Jaén y la iglesia de la villa de Jódar, Manuel Godoy, quien, en agosto de 1779, por orden del Consejo de Castilla, recibió los planos de Godoy y el informe de Viedma para ir a Ronda y emitir nuevo informe.

En Jaén, en abril de 1780, se fecharon los informes y planos de Godoy. Su proyecto, que recogía la idea del arco de entibo de Viedma, añadía recomendaciones sobre la calidad y características de la sillería a utilizar en arcos y tablero, la utilización de piedras para las maestras y antepechos del piso superior, la construcción de un arco cóncavo junto a la madre del río que sirviera de empuje a los machones y el diseño de dos plazas circulares en los desembarcos, pero no llegó a realizarse. Las obras, dirigidas “de facto” –al encontrarse el director, Pedro Fernández, residiendo en Guadix– por el Aparejador Juan de Lara, vecino de Ronda, desde antes de 1763, debían continuar de manos de Lois o Godoy, pero la ciudad rechazaba la petición de éstos de realizarlas por asiento (de nefastos precedentes en los proyectos emprendidos por el desconocido Francisco Gutiérrez y Juan Camacho). Se solicitó que continuase con las mismas, aún siguiendo los planos de Godoy, Pedro Fernández, incorporando al proyecto la realización de un antepecho que, cercando el borde del Tajo hasta la cerca del Convento de la Merced, evitase accidentes a la vez que sirviera para conducir el agua hasta la Ciudad

No obstante, ni Fernández –que en 1780 se encontraba enfermo en su casa de Guadix–, ni Godoy –que murió en 1781–, ni Lois –que fallecería en Granada en diciembre de 1785–, llegaron a hacerse cargo de la obra del puente, que continuaron su lenta marcha a cargo de Juan de Lara hasta 1785; fecha en la que Pascual Ruiz, Corregidor de Ronda, presentó *Instrucción*, acompañada de planos costeados a su costa, en los que se exponía el estado de la construcción; detenida a consecuencia de los pagos extraordinarios para arreglo de caminos y suplementos de guerra. El *Puente Nuevo*, del que se habían construido dos tercios (los machos alcanzaban ya las 70 varas de altura de las 100 totales previstas) debía concluirse; se propuso que fuese Lois quien dirigiera la obra, pero su enfermedad se lo impidió, y el puente quedó a cargo de una Junta que, en junio de 1785, mandó realizar una inspección a cargo de D. Diego de Córdoba, Superintendente General de los Caminos de Antequera y Vélez; quien el 28 de octubre de ese mismo año propuso para hacerse cargo de la dirección facultativa de las obras al arquitecto turolense, aunque afincado en Málaga, Joseph Martín de Aldehuela, nuestro arquitecto, que, al fin, tras décadas de obras, llegaba a Ronda para concluir el Puente Nuevo y darle su aspecto definitivo formando un binomio decisivo junto a Diego de Cañas y Silva; teniente de navío afincado en Ronda por motivos de salud que recibió –también por recomendación de Diego de Córdoba– el nombramiento como superintendente de las obras al mismo tiempo que Aldehuela se hacía cargo de la dirección facultativa.

Aldehuela lograba tal encargo tras demostrar su maestría y pericia en este tipo de ingeniería gracias al Acueducto de San Telmo de Málaga y *en atención a su reconocida aptitud por las muchas obras que tiene hechas en el Reino* (según las pala-



Muirhead Bone, 1925

bras textuales del Superintendente). Llegaba a Ronda para concluir su gran puente, la obra civil más emblemática de la ciudad; un puente “universal”, icono de una ciudad y de buena parte del pintoresquismo andaluz, sin el cual no concebiríamos la ciudad de Ronda. Esa arquitectura, aglutinante de cientos de historias y alguna que otra leyenda, cuya portentosa capacidad plástica ha hecho que el nombre de Joseph Martín de Aldehuela quede indisolublemente unido al de Ronda como creador de su imagen más definitoria; obra emblemática de un gran arquitecto, ingeniero y retablista y una de las más acabadas muestras de ingeniería de la España del siglo XVIII.

Aldehuela ya había visitado Ronda en el mes de octubre de 1785 para realizar un informe y levantar planos de la obra del puente, dando un presupuesto para su finalización de un millón de reales; planos en los que aclaraba, mediante leyendas, que su predecesor (Pedro Fernández) enrasó el primer arco, quedando la obra bajo la dirección de alarifes locales como Pedro Reguera, Jerónimo Ruiz o el ya citado Juan de Lara, que trabajaban en ellas desde 1776.⁹ Una vez confirmado como director y revisadas las obras acometió el tramó final de las obras; quedaban materiales de piedra, cal, arena y madera que servirían para realizar los cerchones del arco principal, y se puso manos a la obra.

El nuevo proyecto respetaba, en esencia, el seguido hasta el momento, pero Aldehuela realizó en él modificaciones que, de cara a su imagen final, resultarían decisivas. Respetando la idea de los dos machones principales y el arco principal que los debía unir, situó sobre éste último uno ciego de medio punto que, cerrada su luz por muros de mampostería y sillar, daría

El nuevo proyecto respetaba, en esencia, el seguido hasta el momento, pero Aldehuela realizó en él modificaciones que, de cara a su imagen final, resultarían decisivas. Respetando la idea de los dos machones principales y el arco principal que los debía unir, situó sobre éste último uno ciego de medio punto que, cerrada su luz por muros de mampostería y sillar, daría

⁹ MIRÓ DOMÍNGUEZ, AURORA: “Aldehuela y el Puente Nuevo de Ronda”, *Boletín de Arte*, nº 10, Universidad de Málaga, 1989, págs. 175-175.

lugar a la gran sala abovedada que existe sobre dicho arco, y junto a éste, sustituyendo los macizos de proyectos precedentes, dos arcos colaterales de diez varas y media de luz. Ideó los dos bellos vanos en forma de balcón –uno en cada cara del puente– que se abren en la citada sala central y diseñó sus característicos pretilos.

La imagen definitiva del Puente Nuevo de Ronda estaba fijada, y las obras, bajo la dirección de Aldehuela y las manos eficaces de Juan de Lara, el cantero Pedro Martín o Juan Antonio Díaz Machuca (inventor de las maquinarias que facilitaron el transporte de materiales), avanzaban a buen ritmo. A mediados de marzo de 1786 los dos machones principales se levantaron 15 varas más y se unieron con un arco de *17 varas de diámetro, diez y media de punto y tres de grueso en su bóveda*.¹⁰ Hacia levante se construyó otro machón, cajones de mampostería y un terraplén que buscaban el enrase superior y el nivel de la calle y una potente bóveda y dos arcos de cantería que cubrían grietas en las rocas del Tajo; repitiéndose los trabajos, de manera casi idéntica, por el lado de poniente. Al mismo tiempo, para preservar lo ya construido, se revistió la parte baja del machón de levante con un cubo de sillería de cal y canto para resguardarlo de la fuerza del agua y se retiraron unos grandes peñascos del cauce del río que obstaculizaban su cauce.

Llegadas las postrimerías de 1786 se colocaron dos pontones provisionales de madera que abrían el paso del puente de cara al invierno; sólo restaban la construcción del arco ciego, sus colaterales, los pretilos y el enrasado definitivo. El 15 de septiembre de 1787 finalizaban las obras principales con el cerramiento del arco ciego, quedando la terminación absoluta del puente a expensas de los pretilos, cercas y adornos, que se dejaron para 1788 a consecuencia de los reparos que el rey puso a los dibujos enviados por Aldehuela; elementos entre los que se encontraba una inscripción conmemorativa, hoy perdida, que, tras la deliberación del rey, recogía el nombre de los tres monarcas en cuyos reinados se había promovido la obra:

CAROLVS V / Instituit / anno... 1542... / PHILIPVS V / provexit, /
anno... 1734... / CAROLVS III / Pins, félix... / perfecit. / anno...

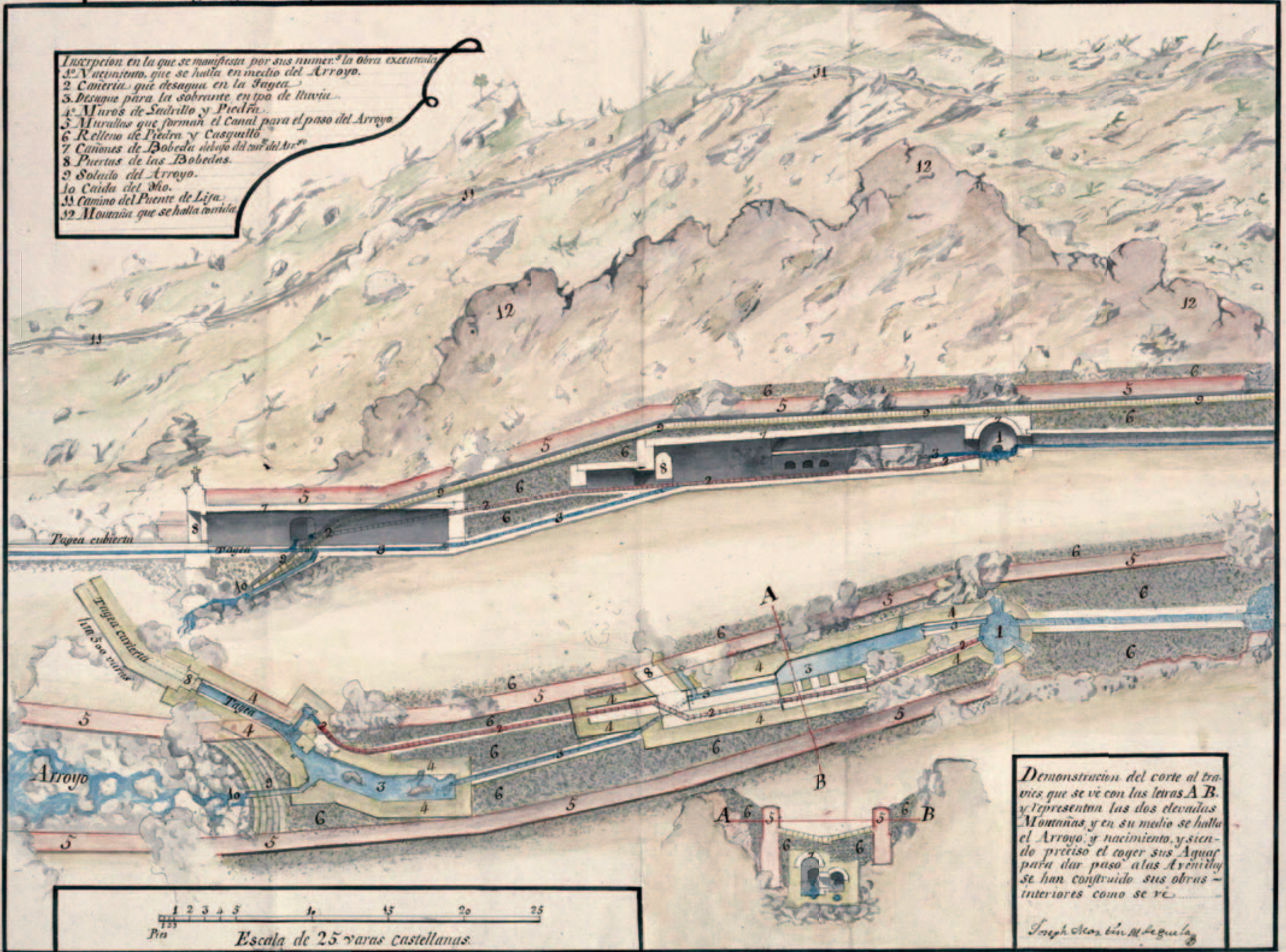
El 4 de noviembre de 1787 se abrió el paso franco por el Puente Nuevo; el gran icono de la ciudad del Tajo, con alma de mampostería y frente de sillares, era una realidad de la mano de Joseph Martín de Aldehuela, pero su remate total aún no había llegado, quedaban por integrar en él las obras del acueducto que, tomando las aguas de los manantiales de Coca, La Toma y La Hidalga, las condujeran al barrio de la Ciudad.¹¹ Una obra de ingeniería hidráulica que, desde su llegada a Ronda, dirigiría también Joseph Martín de Aldehuela; acueducto, conducciones y fuentes cuyas obras, iniciadas de forma efectiva en 1789, siendo superinten-

¹⁰ *Carta de Diego de Cañas a don Pedro de Lerena, firmada el 8 de marzo de 1786*. Archivo General de Simancas, S^a y S^a de Hacienda, leg. 451, s. f.

¹¹ CAMACHO, ROSARIO y MIRÓ, AURORA: “El sistema de abastecimiento de agua a Ronda”, *Boletín de Arte*, n^o 15, Universidad de Málaga, 1994, págs. 109-128.

Planta y Perfil del Aqueducto de la Fuente de la Hidalga para la Ciud.ª de Rda. que de Real Orden se está construyendo.

- Inscripcion en la que se manifiesta por sus numer.º la obra executada
- 1.º Nacimiento, que se halla en medio del Arroyo.
 - 2.ª Cateria, que desagua en la Taguea.
 - 3.ª Desague para la sobrante en ipo de lluvia.
 - 4.ª Muros de Sadrillo y Piedra.
 - 5.ª Murellas que forman el Canal para el paso del Arroyo.
 - 6.ª Rellenos de Piedra y Casquillo.
 - 7.ª Canchales de Bobeda del Arroyo.
 - 8.ª Puertas de las Bobedas.
 - 9.ª Solado del Arroyo.
 - 10.ª Caída del Arroyo.
 - 11.ª Camino del Puente de Liza.
 - 12.ª Montaña que se halla contada.



Demonstracion del corte al traves que se ve con las letras A B. y representa las dos elevadas Montañas y en su medio se halla el Arroyo y nacimiento, y siendo preciso el coger sus Aguas para dar paso alas Arveillas se han construido sus obras interiores como se ve.

Joseph Anon. del. y Regula

11PD, 412, 21

S.º y S.º de Hacienda. Leg. 451 -



dente de la ciudad el Vizconde de las Torres de Luzón, no concluyeron hasta 1798, justo en el momento en que sus aguas, con destino al barrio de la Ciudad, atravesaban el Puente Nuevo; el tercer puente de Ronda que, rematadas ya sus cañerías, pretilos y decoraciones, había sido inaugurado, de forma definitiva

y solemne, coincidiendo con la Real Feria de mayo de 1793. Construcción de la que, a su paso por la carretera entre Ronda y El Burgo, se conservan un buen número de arcadas en las se pueden reconocer, a simple vista, las trazas que Aldehuela empleó en el cuerpo superior del Puente Nuevo.

Puente robusto y monumental que mantiene parentescos constructivos con los pretéritos acueductos romanos; perfectamente neoclásico en atención a los gustos de la corona y los arquitectos académicos.

Que se corresponde con la última etapa malagueña –cuarta dentro de su estilo– de Martín de Aldehuela, donde, como demuestran sus propios dibujos, opta, influido por las normas académicas, por detalles más austeros y clásicos en la decoración. Una construcción conformada por tres cuerpos superpuestos. El primero es un arco de medio punto, con función de entibo, flanqueado por dos grandes estribos macizos que, cimentados en el fondo del río y recostados sobre las paredes del Tajo, se continúan hasta arriba estrechándose en su parte superior. El segundo está protagonizado por el gran arco central de medio punto, que se abre en el mismo eje que el anterior. Y finalmente el cuerpo superior que, flanqueado por dos arcos de medio punto y coronado por pretilos de cantería en los que se abren balcones de bella forja, se articula desde un amplio recinto central cubierto por bóveda de cañón –que en tiempos pasados sirvió como cárcel para los condenados a muerte; y actualmente como Centro de Interpretación del propio puente– en el que se abren dos balcones coronados por frontones triangulares, uno a cada lado, que miran al precipicio.

Obra grandiosa que, ya desde los primeros momentos, se convirtió en icono de la ciudad de Ronda y objeto de la admiración de cuantos escritores, poetas, viajeros, dibujantes o pintores visitaron la capital de la Serranía.¹²

Joseph Martín de Aldehuela, el arquitecto que le dio su forma definitiva, no murió precipitado al vacío mientras grababa en la piedra la fecha de su finalización, ni al intentar asir su chistera cuando ésta, llevada por los fuertes vientos de la garganta del Tajo, se dirigía hacia el fondo del Guadalevín. Lo hizo, como demuestra su partida de defunción –conservada en la parroquia de San Felipe Neri–, en Málaga, en el año 1802. Su economía, maltrecha a consecuencia de varias licitaciones y una prebenda real otorgada en 1787 que nunca llegó (obligándole a hipotecar su casa de calle San José y a firmar en 1799 una obligación de alimentos a favor de una vecina llamada María Blanco), y su ánimo, roto por su segunda viudedad y la actitud de su único hijo, no le depararon el “buen final” digno de su talento y su trabajo, pero la historia le tendría guardado un destino muy diferente: el destino inmortal que obras como el Puente Nuevo de Ronda le han granjeado.

¹² LÓPEZ FLORES, RAFAEL VALENTÍN: “La imagen gráfica del Puente Nuevo de Ronda. Siglos XVIII y XIX”, *Isla de Arriarán. Revista Cultural y Científica*, n.º 26, Málaga, 2005, págs. 81-110; y “Monumento como icono. La imagen plástica del Puente Nuevo de Ronda en el siglo XX”, *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, n.º 27, Málaga, Universidad – Facultad de Filosofía y Letras, 2005, págs. 9-40.

Este trabajo está dedicado a Rosario Camacho.