

EL PUENTE NUEVO DE RONDA Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO Y EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD

ANA ROJO MONTIJANO Y CIRO DE LA TORRE FRAGOSO

(Departamento de Arte y Arquitectura, E. T. S. de Arquitectura, Universidad de Málaga)

RESUMEN: Cuando en la ciudad de Ronda se construyó el “Puente Nuevo” (1730-1785), se produjo una transformación urbana total. No solo cambió la fisonomía de la ciudad, sino también la vida y el uso de la ciudad. Exponemos aquí la investigación histórica y los principales cambios, analizando las causas que originan estas transformaciones. Concluimos confrontándolos con la imagen de la ciudad que ahora vemos. Así podremos entender y valorar mejor esta Ciudad Histórica.

PALABRAS CLAVE: Ronda, ciudades históricas, urbanismo, imagen de la ciudad, centro urbano, transformaciones en la ciudad.

SUMMARY: When the city of Ronda, the “New Bridge” was built (1730-1785), there was a total urban transformation. Not only it changed the city’s physiognomy but also the living and use of the city. We expose here the historical research and the main changes, analysing the causes that originate these transformations. We conclude by confronting them with the image of the city that we now see. So, we can better understand and value this Historic City.

KEY WORDS: Ronda, historic cities, urbanism, image of the city, city center, transformations of the city.

La ciudad de Ronda que conocemos es, entre otras cosas, consecuencia de su situación geográfica y sobre todo de su situación topográfica. Su extraordinaria orografía marca su historia, ya que su inaccesibilidad, en la formación rocosa rodeada por el río y el Tajo la hace inexpugnable. Esta cualidad de inexpugnable de una forma natural favoreció que la antigua ciudad se convirtiese en un punto defensivo estratégico y fue durante más de doscientos años un punto importantísimo, colaborando en la estabilidad de la frontera del Reino de Granada en esta zona. Si no hubiese existido Ronda, la historia de la conquista cristiana hubiera sido diferente. Debido a estos condicionantes, históricos y naturales, Ronda se configura como una ciudad fortaleza hasta finales del siglo xv, ceñida a su recinto amurallado y muy colmatada debido a sus reducidas dimensiones. Una ciudad guerrera y defensora de una frontera dura.¹

La conquista de la ciudad y sus alrededores por parte de los cristianos el 22 de mayo de 1485 permite un cambio de carácter fundamental de la ciudad; esta, pierde su condición fronteriza y adquiere la condición de ciudad de paso entre la zona de Gaucín-Algeciras y Córdoba-Sevilla, con ello las cualidades que antes eran su ventaja, sus condiciones orográficas e inaccesibilidad, ahora son un obstáculo. Para solventar estos problemas, uno de los objetivos primeros tras su conquista, fue abrir la ciudad al norte con la construcción de un nuevo puente, denominado en ese momento como Puente Nuevo y en la actualidad conocido como Puente Viejo, situado en una zona oriental de la ciudad entonces existente. Esta nueva vía de acceso origina rápidamente el auge del barrio “Puente Alta” extramuros después denominado barrio de “El Mercadillo”, por asentarse en él los mercaderes. Estas formas de asentamientos de mercadillos extramuros es muy común en la presencia de puertas o entradas a la ciudad medieval y normalmente daban lugar a plazas como la que hay frente a la Puerta Almocábar en Ronda en el Barrio de San Francisco.² El Barrio del Mercadillo primero nace como asentamiento urbano alrededor de las vías de comunicación, cerca de la Iglesia de Santa Cecilia, pero tuvo un mayor desarrollo fruto de crecimientos edificatorios propulsados por ser zona de paso desde el nuevo puente hacia la ciudad fortificada.

¹ JUAN JOSÉ MORETTI (1867), *Historia de L. M. N. Y. M. L. ciudad de Ronda*, Ronda, Establecimiento tipográfico del autor.

² FERNANDO CHUECA GOITIA, *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza Editorial, 1986.

Los cambios producidos por este nuevo puente fueron muy importantes. La ciudad salta al otro lado del Tajo y permite la creación de un barrio en terrenos que, aunque de orografía parcialmente compleja por sus fuertes pendientes, consigue un amplio desarrollo urbano. En muy poco tiempo se duplica la población del casco original, que ya en esos momentos, era denominado como “La Ciudad”, diferenciándolo así, de los barrios de “San Francisco”, entrada desde Algeciras y “El Mercadillo”, entrada desde Córdoba y Sevilla.

La conexión de ambas partes ya fuera con carretas, a pie o sobre animales, era muy trabajosa. La bajada por el lado de lo que hoy en día es el palacio de Salvatierra obligaba muchas veces a descargar parcialmente las carretas y desmontar de caballerías para vencer su desnivel, tanto en la subida como en la bajada. No obstante, la Ciudad quedó conectada con las salidas al norte, hacia Málaga, Córdoba, Granada y Sevilla.

En el dibujo de existente en el archivo de los Condes de Santa Pola (figura 1), podemos apreciar un desarrollo importante del barrio del mercadillo. El dibujo está fechado en 1549, lo que puede no corresponderse exactamente en virtud de las siguientes precisiones: Por un lado, si nos fijamos en el amplio desarrollo del Mercadillo y además las vestimentas de los personajes representados son más propios de los reinados de Felipe V, o incluso Carlos III que de Carlos I. Por otro lado, en el dibujo aparece la “Torre de las Ochavas” que es anterior a la iglesia del Espíritu Santo cuya construcción está datada en 1485, justo tras la conquista. En estos momentos se demuele dicha torre y la mezquita de la ciudad.; esto nos indica que, o bien el dibujo se hace en el siglo XVI, recreando lo que fue en el siglo XV, o se hace en el siglo XVIII recreando igualmente la realidad del siglo XV. En el dibujo podemos observar un amplio desarrollo de la salida hacia Sevilla y Córdoba.

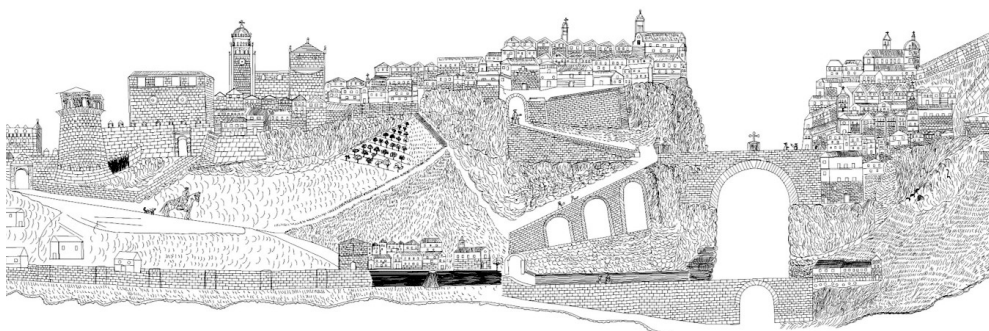


Figura 1. Alzado de la ciudad de Ronda (¿1542?). Redibujo de los autores sobre el dibujo original del archivo de los Condes de Santa Pola

Ya en estos momentos, tras la conquista, surge la doble necesidad de conexión de ambas partes del Tajo en su parte más septentrional, mediante un nuevo puente en la parte alta que además de conectar al nivel superior ambas zonas, permitiese la entrada de agua al casco urbano desde fuentes localizadas al norte de la ciudad con abundante agua. Esto queda plasmado en la Provisión de 1542 de Carlos V solicitando informe para construcción de un puente y la traída de agua desde la fuente del Espejo.

Nunca el desarrollo urbano de una ciudad estuvo tan ligado a la construcción de una infraestructura. Tras años, incluso siglos de estudio y deliberación; los rondños emplearon casi tres cuartos de siglos en construir y reconstruir el Puente Nuevo –ya que se derrumbó al menos dos veces– y algunos más en terminar su acueducto hasta la Ciudad.

Lo primero en plantearse en 1723 fue la construcción del acueducto, no hasta la posible ubicación de un puente nuevo, sino hasta la parte alta del mercadillo. Y no desde la fuente del Espejo como se planteaba anteriormente, sino desde las fuentes de la Hidalga y de Coca. Este acueducto se construyó parcialmente junto con otro de menor entidad desde la fuente de la Toma (figura 2).

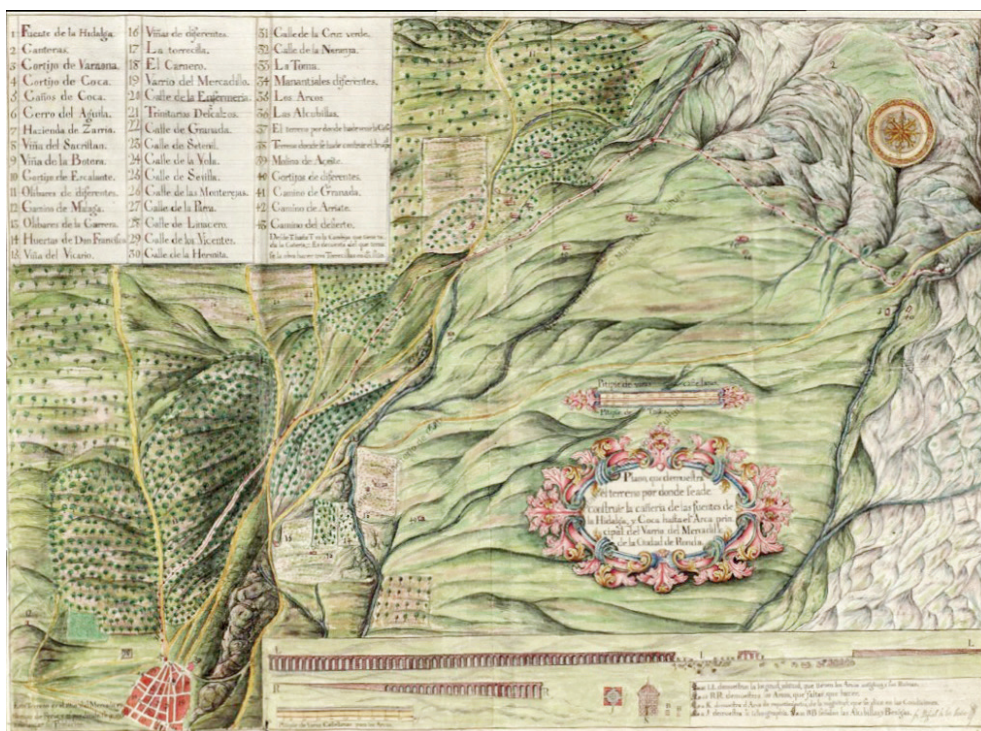


Figura 2. Plano del Proyecto del acueducto de las fuentes del Espejo, de Coca y La Hidalga, Archivo Histórico Nacional, Consejos, leg. 35206, 1723

El Puente Nuevo, con el acueducto a la Ciudad se comienza a plantear aproximadamente hacia 1730. La impericia del técnico que diseñó el puente, en el primero de los casos, la mala suerte en el segundo y la cautela en el tercero, hicieron que el puente se estuviera construyendo desde 1730 aproximadamente hasta su apertura al tránsito en 1787. Su emplazamiento exacto lo determina la orografía en detalle de la zona. Se sitúa sobre dos salientes en ambos lados del tajo para aprovechar la mínima distancia entre ambos. No existe un planteamiento previo de diseño de la nueva área a desarrollar en el lado de El Mercadillo, puesto que no existía nada, ni se tuvo en cuenta la situación respecto a la ciudad existente. De hecho, la apertura del vial sobre el puente obligó a tomar terrenos del Convento de Santo Domingo que se extendía hasta esa zona.

Años después de iniciada la construcción del Puente, se comienza la construcción de la Plaza de Toros de la Maestranza en lo que se denominaba los Llanos de la Merced, utilizados como ejido de la ciudad y para la Feria de Mayo. Ese llano estaba relativamente separado del Puente Nuevo por una cárcava entre lo que hoy en día es el Parador de Turismo y la propia Plaza de Toros. Y el otro gran edificio de la zona es el Convento de los Mercedarios, convento extramuros de la ciudad.

La construcción del Puente Nuevo sigue manteniendo la doble finalidad ya apuntadas en tiempos del emperador Carlos; conectar la Ciudad por su parte alta y traer las aguas de fuentes cercanas al centro. Con ello se completa los tres puentes que hoy en día conectan ambos lados y tan magistralmente representó Joaquín Peinado en el cartel que ha servido al “III Congreso Internacional de Historia de la Serranía de Ronda” (figura 3).

El puente actual llamado “del Tajo” o “Puente Nuevo” tal y como expresamos anteriormente, es el resultado de tres intentos, los dos primeros en vano, nunca mejor empleada esta palabra. La primera vez que se intentó realizar el puente, por obra de los maestros



Figura 3. Cartel “Ronda, joya de Andalucía”. Joaquín Peinado. Litografía 1932

cordobeses Juan Camacho y Joseph García, este se diseñó de un solo arco y cayó por problemas constructivos antes de su terminación; la segunda, también de un solo arco, se demolió por sus evidentes problemas y un último intento certero, obra en un primer momento del Maestro de Obra de la Catedral de Cádiz, Manuel Cayón y terminada por Joseph Martín de Aldehuela, a quien se le atribuye, habitualmente, su autoría.

Su construcción no fue fácil, se comenzó en la década de los 60' del siglo XVIII y tuvo paralizaciones de muchos años y no solo por razones económicas, sino también técnicas. Cuando se había construido dos terceras partes de su altura la obra se paralizó y se encomienda informes a dos experimentados ingenieros, Domingo Lois y Manuel de

Godoy. Domingo Lois era Ingeniero y miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. En 1778 redacta un informe por encargo del superintendente general de Granada, en el que además de informar de muchos aspectos pone una velada crítica y una cautela (figura 4).³ La crítica recomienda, como no puede ser ya de otra manera, continuar con la obra tal y como comenzó, pero diciendo que desde el principio se puede proyectar más fácil. Seguramente era más partidario de hacer el puente de un solo arco entre los dos tajos; y la cautela, advirtiendo que deben de *atender con más cuidado a la construcción del asiento y trabazón así en lo interior como exterior del macizo*. Además, Domingo Lois proyecta una terminación del puente con un arco de cierre en su parte superior y siguiendo la estructura original de la que carecemos de imágenes.

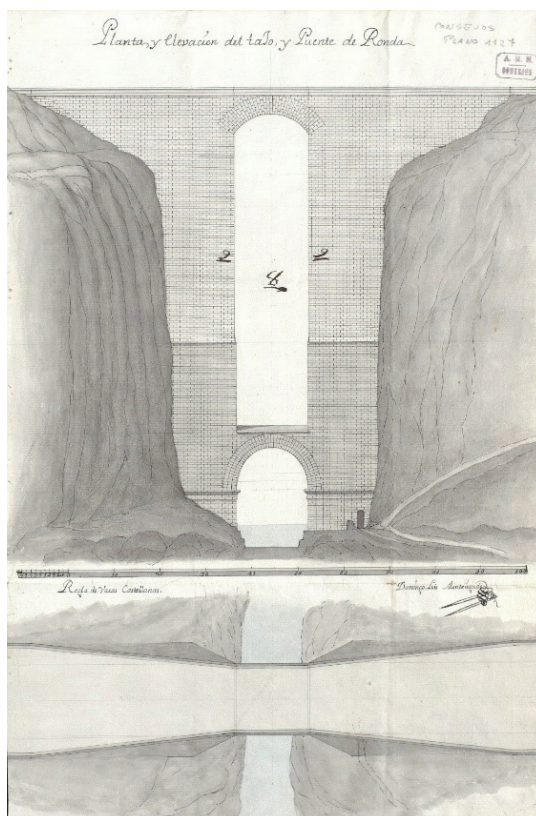


Figura 4. Propuesta de Domingo Lois Montañagudo, 1778.

Archivo Histórico Nacional, leg. 2695

³ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), leg. 2695, p. 109.

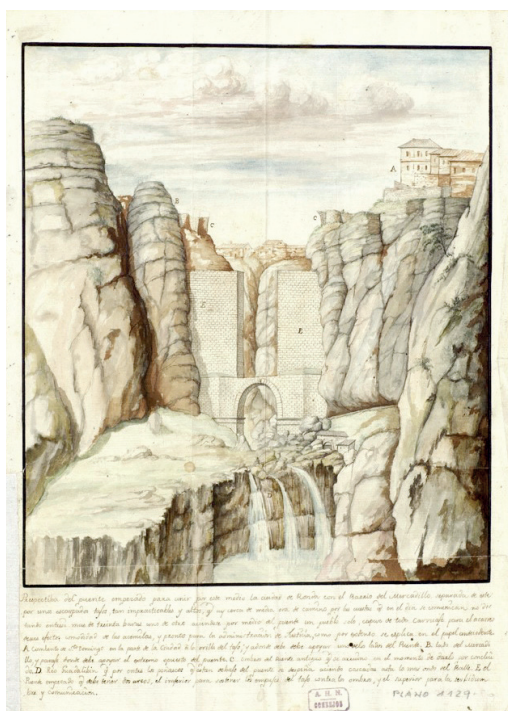


Figura 5. Archivo Histórico Nacional, leg. 2695, doc. 46. Plano 1129

distintas resistencias a compresión del forro y del relleno. En las obras de Restauración del Puente en 1992, siendo el arquitecto Ciro de la Torre, se colocaron en las fisuras grapas de acero inoxidable que aún hoy día siguen sin acusar síntomas de movimiento, por lo que puede suponerse que están paralizadas.

En 1785, según informe del Sr. Ruiz Villafranca⁶ y planos adjuntos a dicho informe, la obra del puente seguía paralizada y en el mismo estado de 1778. En estos dibujos, podemos observar los arranques del Puente anterior y en la planta, la desconexión existente entre el Puente, Plaza de Toros y el Convento (figuras 5 y 6).

En 1786 se incorpora a las obras el arquitecto Joseph Martín de Aldehuela. Estudia el proyecto y propone alternativas para aligerar el Puente. Construye un primer gran arco sobre los machones existentes, tal y como recomendaba Godoy, pero además construye otros dos laterales y uno superior que cierra el conjunto. Se crea en este arco una estancia que fue usada como cárcel de la ciudad por su eficacia frente a la huida. Esta

Manuel de Godoy en 1780,⁴ prácticamente ratifica lo informado por Domingo Lois y plantea un nuevo diseño que añade al de Lois un nuevo arco a media altura que arriestre posibles empujes de los machones.

Existe la duda de si ambas soluciones no hubieran tenido graves problemas de estabilidad por el distinto funcionamiento de la cara exterior del puente, de gruesa fábrica de sillería de 40 cm, y su relleno de fábrica de cal y canto. Esta acción esta descrita en la memoria que en 1787, envió D. Diego de Cañas y Silba al rey para su publicación en la Gaceta de Madrid.⁵ A día de hoy se pueden observar daños en algún paramento del Puente, paralizados hace muchos años. En nuestra opinión fueron debidos, efectivamente, a las distin-

⁴ AHN, leg. 2695, p. 147.

⁵ AGS, leg. 00451, p. 146: [...] como eran los machones fabricados de cal y canto y revestidos de gruesa sillería.

⁶ AHN, leg. 2695, doc. 46.

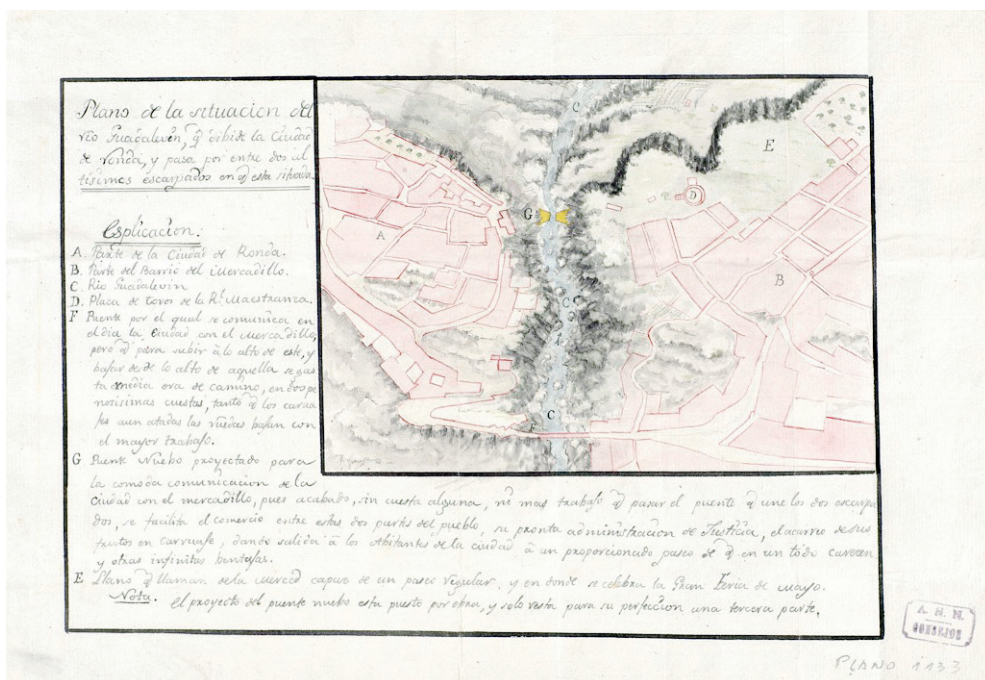


Figura 6. Archivo Histórico Nacional, leg. 2695, doc. 46. Plano 1133

solución logra aligerar la obra en su parte superior, evitando el peligro del que advertía Domingo Lois. Esta obra es la que se construye y constituye la imagen actual del monumento (figura 7).

El Puente Nuevo es bello, y posiblemente es bello en su brutalidad, por su diseño masivo, pero técnicamente torpe. Afortunadamente Aldehuela dio un cambio de rumbo que permitió su terminación, ya que a pesar de haberlo advertido Lois en su informe, en su diseño no lo corrigió.

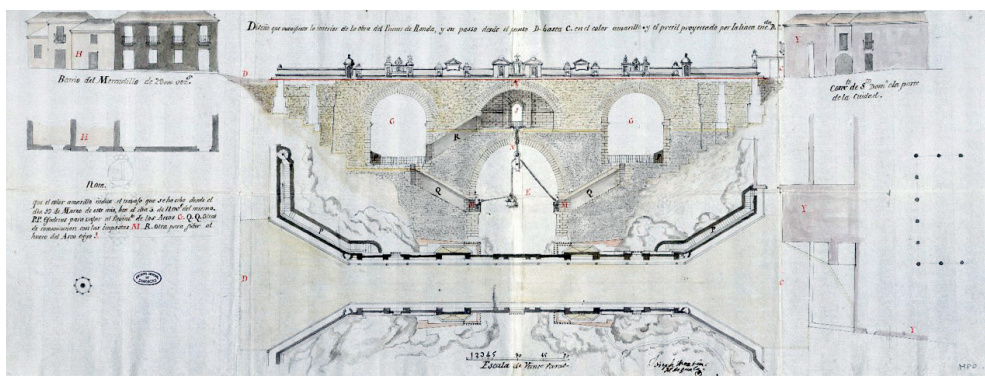


Figura 7. Joseph Martín de Aldehuela. Archivo General de Simancas, leg. 00451, M. P. y D. XXXIV-6

En este sentido cabe señalar que unos años antes de la inauguración del Puente de Ronda, se inauguró el “Puente de Hierro” del condado de Shropshire, actualmente Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, con tecnología a mucha distancia de nuestro querido Puente.

Ronda llega al siglo XIX con las condiciones óptimas para un desarrollo de una ciudad moderna. Rápidamente se construye un paseo que se convierte en eje de comunicación, lo que en un primer momento se denominó como el paseo de San Carlos en honor a los reyes Carlos III y IV de conexión del Puente Nuevo y la Ciudad con el convento de la Merced. En paralelo a los últimos años de construcción del Puente la Real Maestranza de Caballería, que había sido colaboradora económica para la construcción del Puente, construye su nueva Plaza de Toros en los Llanos de la Merced. En esos momentos la construcción del Puente representaba la conexión de la Ciudad por su parte alta con esta zona, un recinto utilizado no solo como Ejido, sino como recinto para la Feria de Mayo y como acceso expedito del agua a la Ciudad (1799). La conexión de este nuevo eje, Ciudad-Merced, con las infraestructuras históricas de los ejes hacia Sevilla y Granada-Málaga, nunca se llegó a resolver y aun hoy en día esta se realiza de forma forzada con giros y desvíos por calles ortogonales para la conexión.

En esos momentos aparecen en Ronda dos nuevos ejes fundamentales en el desarrollo de la Ciudad. Por un lado, la apertura a solicitud de la Real Maestranza de Caballería del eje de la Plaza de Toros al Puente, que se realiza mediante el relleno de los terrenos para crear la calle José Aparicio (antigua calle Maestranza). Compositivamente este eje crea un diálogo entre la entrada principal del convento de Santo Domingo y la de la Plaza de Toros. Este eje propicia la creación de una plaza pública a la salida del Puente. Pronto se convertiría en punto de encuentro de la vieja ciudad y la nueva y en la Plaza principal de la ciudad, con formato de Plaza Mayor tradicional. Tenía un porticado en todos sus laterales menos en el del Puente. La Plaza, denominada de la Constitución o Plaza del Ayuntamiento, al trasladarse este desde la Plaza del Socorro en el primer tercio del siglo XIX, se convierte en un punto de encuentro y actividad de la ciudad. En ella se erigió un monumento al rondeño más importante en ese momento, D. Antonio de los Ríos Rosas. Solo conocemos una imagen de plaza original en un dibujo a lápiz del que se desconoce su autor (figura 8).

El otro eje urbano es la Carrera de Espinel. Desde principios del siglo XIX, el ensanche de la ciudad se construye con gran rapidez, dando lugar a un entramado clásico de ensanche decimonónico que absorbe los ejes antiguos de salida de la ciudad, tanto hacia Sevilla como hacia Málaga y Granada. Con la Carrera de Espinel, los rondeños descubren la posibilidad de una calle salón de paseo y compras y una horizontalidad única en la ciudad, 0,5% de pendiente en 700 metros lineales. Este

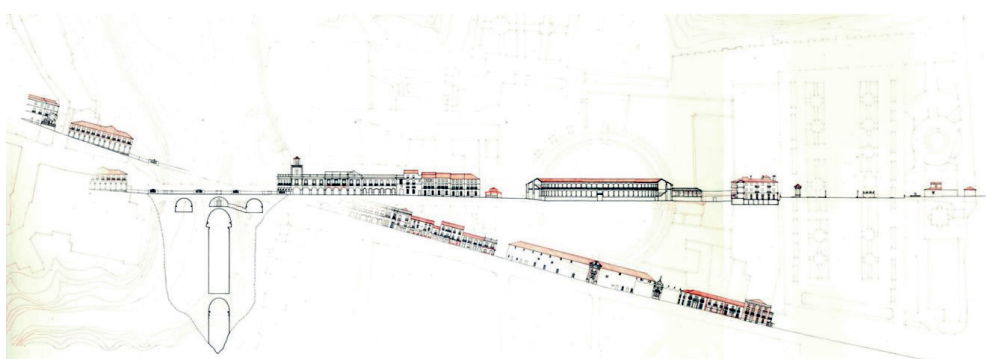


Figura 8. Ana Rojo, Ignacio Sierra y Ciro de la Torre. "Estudio de la cornisa del Tajo de Ronda", 1985

eje se convierte en el centro social y comercial de la ciudad. Es continuación de la entrada desde Málaga y Granada, pero su terminación acababa contra las fachadas de viviendas y posteriormente el cerramiento de las instalaciones de la compañía de electricidad en la ciudad, en detrimento de lo que sería la imagen de la calle en su condición de eje principal.

A finales del siglo XIX, una sociedad mixta entre el Ayuntamiento e inversores privados plantea la construcción de un teatro, el Teatro Espinel, que se sitúa a modo de cierre visual, tratando de dotar de la importancia que debía tener el remate de la Carrera de Espinel. Se construye en 1913 por parte del Arquitecto Santiago Sanguinetti y nunca fue asumido por la trama urbana, tanto por su escasa distancia a la portada principal de la Plaza de Toros como a la manzana de la calle José Aparicio. Este poco sensible emplazamiento del edificio hizo que la Maestranza se planteara muy pronto, en 1916, el traslado de su puerta principal desde su situación original que creaba un diálogo claro con el Puente, la plaza y el convento de santo Domingo, a la calle Virgen de la Paz, donde aún sigue mal colocada (figura 9).



Figura 9. Estado original de la Puerta de la Plaza de Toros y el Teatro Espinel

Este vuelco hizo que se rompiese el eje jerárquico que se había creado históricamente, al unir la ciudad vieja-el puente-la plaza de la constitución-la puerta de la plaza de toros (a través de la calle Jose Aparicio (antigua Maestranza) y el Palco Real. De esta manera conceptualmente se coligaban así las dinámicas más importantes de la ciudad con la Real Maestranza. Simbólicamente este eje significaba “la relación entre la ciudad con el Rey”, amparando a la Real Maestranza.

La otra gran reforma del principio del siglo xx fue la realizada en la calle Méndez Núñez, rebautizada como calle de Armiñan en honor al político Luis de Armiñán, unos de los artífices de la creación de la conexión con la costa por la carretera San Pedro de Alcántara a Ronda. Como podemos apreciar en el plano de la Ciudad de 1893, la calle Armiñan no existía para el tránsito de carretas. La travesía de Ronda se realizaba por las vías perimetrales del casco. La apertura de la calle Armiñán transforma vía en el eje principal del barrio de la Ciudad y travesía del casco histórico.

En un análisis rápido por las cartografías históricas existentes podemos observar la falta de asunción o entendimiento de algunos de estos elementos urbanos, plazas y ejes.

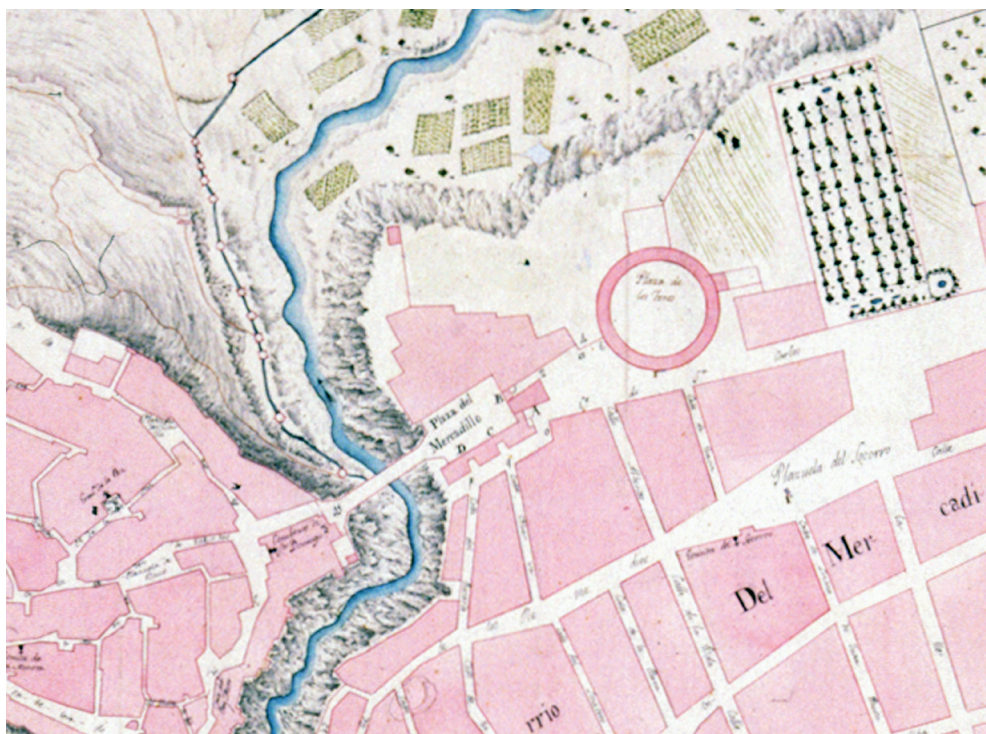


Figura 10. Detalle del plano de 1813. Instituto de Historia y Cultura Militar. Plano MA-4/7



Figura 11. Detalle del plano de 1813. Instituto de Historia y Cultura Militar. Plano MA-4/6

En este primer plano de 1813 (figura 10), una cartografía de mucha calidad, podemos observar como se entiende el aludido eje Maestranza-Plaza-Puente-Santo Domingo, incluso deformando la realidad para enfatizarlo.

En un segundo plano, de los mismos años (figura 11), podemos observar como el Puente está conceptualmente ligado a la plaza pública, en ese momento porticada. El eje de la avenida de San Carlos (Virgen de la Paz) no se asocia con la plaza ni en Puente.

En este plano de 1847, el eje que se potencia es precisamente el del paseo de San Carlos y no el de la Maestranza (figura 12).



Figura 12. Plano de Ronda. Juan Irigoyen. 1847. Museo de la Región Militar Sur (Sevilla). Doc. 3624

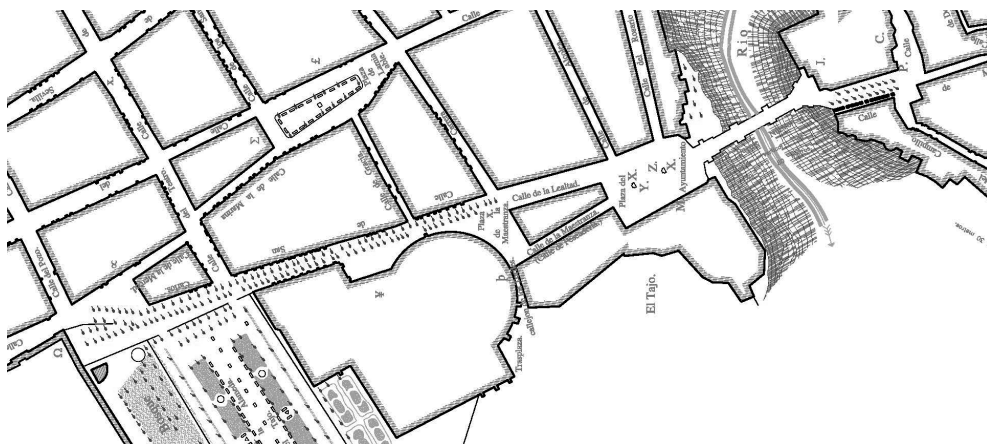


Figura 13. Detalle del plano de 1893. Instituto Geográfico Nacional. Plano de población.

Ronda 1893. Redibujo de los autores

Y, por último, en el plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1893, y redibujado por los autores, están bien representados los ejes de Maestranza y carrera de Espinel y el de San Carlos con su continuación en el inicio de Armiñán (figura 13).

Estos juegos de ejes, fruto algunos de ellos de la casualidad, conforman un paisaje urbano de indudable valor formal e histórico que la ciudad debería entender, aceptar y promocionar su mejora y recuperación.

