

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XXXIV



C. S. I. C.
1994

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XXXIV



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1994

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños	13
Arte	
Puentes sobre el Arroyo Abroñigal, por Pilar Corella Suárez	19
Los Artífices y las Artes en Madrid en 1694, por José Manuel Cruz Valdovinos	47
La Iglesia de las Descalzas Reales de Madrid según un inventario de 1703, por José Luis Barrio Moya	79
Pedro de Ribera y la remodelación del Puente del Retamar por Matilde Verdú Ruiz	95
Lugares de recreo en el Renacimiento Español: la escena paisajística en El Pardo y Aranjuez, por Eduardo Blázquez Mateos	105
El primitivo Convento de San Pascual Bailón y la Purísima Concepción de Nuestra Señora en el Paseo de Recoletos de Madrid, por Concepción Lopezosa Aparicio	121
El Cementerio de la Sacramental de San Nicolás, por Carlos Saguar Quer	143
Jayme Marquet, un arquitecto francés en la Corte de España: nuevos datos sobre la actividad en el Real Sitio de Aranjuez, por Virginia Tovar Martín	167
Jano, dibujante de Madrid, por Luis Armenteros María	207
Geografía	
El Madrid Prehistórico fue un poblado minero, por José María Sanz García	223
Apunte geográfico-económico de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el 1752, por Fernando Jiménez de Gregorio	241

	<u>Págs.</u>
Historia	
Hitos de la Historia de Madrid, por Ramón Ezquerro Abadía ...	271
El Concejo de Madrid y el Real de Manzanares: un modelo de conflicto territorial en la Castilla de los Reyes Católicos, por María del Carmen Cayetano Martín	279
Las prioras del Monasterio de Santo Domingo el Real de Madrid durante la Edad Media, por Manuel Montero Vallejo	293
El Colegio Imperial, fundador de una Cátedra en Arganda, por José Barros Campos	319
Problemas que plantea el asentamiento nobiliario de la Corte (ocupación, distribución y parcelación del suelo), por África Martínez Medina	337
Leonor Mascareñas, Aya de Felipe II y fundadora del Convento de los Ángeles de Madrid, por Gregorio de Andrés Mar- tínez	355
Información sumaria del proceso de don Antonio de Beaufort, por José Antonio Martínez Bara	369
El solar del Banco de España, por José del Corral	407
Estatuto del tribunal de Corte (1752), por María Pilar Domínguez Salgado	415
Madriños en América en el siglo XVIII (2.ª parte), por José Valverde Madrid	427
Notas sobre la prostitución en Madrid a comienzos del si- glo XVII, por Enrique Villalba Pérez	505
Festejos populares y manifestaciones patrióticas celebradas en Madrid con motivo de la Guerra de África (1859-1860), por Miguel Ángel López Rinconada	521
El Ayuntamiento de Madrid a finales del reinado de Fernando VII, por Pablo Baena Pinedo y Manuel Martínez Neira	543
Un jesuita madrileño en Corea, por Valentín Dorado Dell- mans, S. J.	565
Noticias que ahora cumplen centenario, por J. del C.	569
Literatura	
Alejandro Dumas, huésped de Madrid, por Luis López Jiménez ..	583
Héctor Florencio Varela en Madrid (1881-1885) aportación a la historia del americanismo en España, por Isabel Hernández Prieto	603

	<u>Págs.</u>
El dilema colonial en la prensa anarquista madrileña, por Rafael Núñez Florencio	621
Algunos datos para la biografía de Gregorio Martínez Sierra, por José Montero Padilla	643
Dos actos de confraternidad entre intelectuales madrileños y catalanes, por Ramón Ezquerro Abadía	657

PEDRO DE RIBERA Y LA REMODELACIÓN DEL PUENTE DEL RETAMAR

Por MATILDE VERDÚ RUIZ

El viajero que desde la capital de España se dirige a El Escorial por la carretera comarcal 502, es decir, por la vía de enlace más directo, está llamado a atravesar un extenso puente tendido sobre el Guadarrama. Se encuentra situado a pocos kilómetros de distancia de Las Rozas y se denomina puente del Retamar¹.

La contemplación de su estructura exige el descenso por uno de los polvorientos caminos que lo flanquean, razón por la cual permanece impune para la mayor parte de las personas que lo atraviesan. Si decidimos recorrer uno de esos caminos, como aquellos que todavía se bañan a su vera, podemos comprobar que no carece de cierta monumentalidad. Se trata de un puente de siete ojos construido en piedra. Estos culminan en arcadas de medio punto de iguales proporciones. Algunos han dejado de probar las aguas del río, pero, al igual que los potentes tajamares que los enmarcan, evidencian el rico caudal que estuvieron destinados a sortear en otro tiempo.

El arquitecto madrileño Pedro de Ribera intervino en el proceso constructivo de esta obra arquitectónica. A él se debió un proyecto para completar su alzado en piedra.

Cuando realizamos nuestra Memoria de Licenciatura sobre la obra municipal de este arquitecto², intentamos descubrir qué fondo había de verdad en el hecho de que Ceán Bermúdez incluyese dentro de su producción artística «el puente de piedra que está sobre el río Guadarrama, camino de El Es-

¹ No debe confundirse con el puente sobre el Guadarrama trazado por Herrera, que ha sido objeto de estudio por parte de Cervera Vera, Navascués y A. Miguel Cuesta. Este puente trazado por Herrera se tendió entre Torreldones y Galapagar (Luis Cervera Vera: «Juan de Herrera diseña el puente sobre el río Guadarrama», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1985, páginas 65-80; Pedro Navascués: «Puentes de acceso a El Escorial», *Archivo Español de Arte*; Anastasio Miguel Cuesta: «Puente nuevo sobre el río Guadarrama en Galapagar», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1988, págs. 477-482).

² Matilde Verdú: *La Obra Municipal de Pedro de Ribera*, Madrid, Ayuntamiento, 1988.

corial»³. Nuestras insistentes búsquedas no consiguieron obtener entonces ninguna respuesta y la duda siguió latente. Persistimos en el empeño y por fin logramos recabar diversas noticias que clarifican bastante las posibles razones de tal atribución.

Estas noticias son las que vamos a resumir a continuación. Proceden de un expediente del Archivo Histórico Nacional que porta este membrete de encabezamiento: «Representaciones del Corregidor de Madrid, órdenes de Su Magestad y otros papeles tocantes a la composición o nueva fábrica del puente del Retamar que está entre Colmenarejo y las Rozas». Vienen a demostrar que el referido puente, llamado también del Guadarrama, centró algunos de los muchos esfuerzos realizados por el Corregidor don Francisco de Salcedo —marqués del Vadillo— y Ribera para mejorar los caminos de acceso a Madrid, especialmente los implicados en el enlace con los Sitios Reales.

El afamado Corregidor luchó encarecidamente por transformar la estructura de piedra y madera del puente en una composición enteramente pétreo. Para llevar a efecto la reforma acudió al saber de Pedro de Ribera, quien realizó un proyecto de acuerdo con tales inquietudes. Este hecho sucedía en 1718, unos meses más tarde de haber dado comienzo las obras de reedificación del puente de Toledo. A principios de 1726 nada se había realizado sin embargo en este sentido, pese al apoyo brindado por Felipe V a las ideas del marqués. El Consejo de Castilla retrasó su puesta en marcha, al oponerse a que los pueblos cercanos interviniesen en la subvención de las obras, por no estar ubicado el puente en una de las vías principales de comunicación. Estas objeciones fueron anuladas finalmente, y en 1727 se dio curso a la recaudación de impuestos para convertir aquella obra en una sólida construcción realizada íntegramente en piedra. En aquellos momentos constituía un paso de vital importancia para el acceso de los Reyes a El Escorial y a La Granja de San Ildefonso, el lugar elegido por Felipe V para crear el palacio que habría de convertirse en su residencia predilecta, y este motivo forzó lógicamente la renovación.

A principios de 1718, el puente del Retamar estaba conformado por seis cepas provistas de algunas hiladas de piedra berroqueña, que servían de soporte a un entramado de madera con dos barandas de este último material. Cepas e hiladas habían sido levantadas a raíz del último tercio del siglo XVII bajo la dirección del arquitecto Felipe Sánchez, con fondos del Ayuntamiento de Madrid, ascendiendo su costo a setenta mil ducados. El entramado de madera databa, sin embargo, de 1709, fecha en la que fue mandado colocar por el duque de Medina Sidonia, caballero Mayor del Rey, a expensas de las

³ E. Llaguno y Amirola: *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España... acrecentadas con notas, adiciones y documentos por Don Juan Agustín Ceán Bermúdez...*, 1.^a ed., Madrid, Imprenta Real, 1829 (citada ed. Madrid, Turner, 1977), pág. 107, Tomo IV.

arcas reales⁴. A tenor de un reciente estudio de Pilar Corella, este puente empezó a ser construido bajo trazas y condiciones de Juan de Setien Guemes, uno de los arquitectos que intervino en las obras sexcentistas del puente de Toledo: Juan de Setien presentó, en 1691, un proyecto con cinco ojos. El proyecto obtuvo la aprobación del Maestro Mayor del Ayuntamiento y de las Obras Reales José del Olmo, quien sugirió, no obstante, que se realizaran dos ojos más. Juan de Setien recogió la sugerencia en un nuevo diseño, donde se proponía la creación de un puente con siete ojos, conformados con arcos de medio punto. Este último proyecto debió ser el que rigió el proceso constructivo durante el siglo XVII; aunque en las condiciones de obra se contemplaba la ejecución del alzado enteramente en piedra, al final quedó rematado con el aludido entramado de madera, debido seguramente a imperativos económicos⁵.

En julio de 1718, el puente ofrecía un estado tan deteriorado que el marqués del Vadillo fue instado por el Secretario del Despacho Universal, don Miguel Fernández Durán, a reconocer los reparos que precisaba. El Corregidor cumplió con el requerimiento, sondeó el parecer de los pueblos próximos al puente y llegó a una conclusión: era preferible rematar la obra con arcos de piedra y proporcionarle una estabilidad duradera, que restaurar sus maderas. La poca consistencia de éstas y el alto riesgo de robo al que se veían sometidas las barandillas, transformaban cualquiera de sus reparos en una medida provisional cuya periódica reiteración resultaba más cara, a la larga, que la terminación del puente en piedra. Los pueblos sobre los que recaía el pago de tales reparos eran conscientes de ello; se quejaban del gravamen representado por la frecuencia de estos y preferían contribuir a costear una construcción definitiva. Madrid aportaría también su parte. El Monasterio de El Escorial sería uno de los grandes beneficiarios de la remodelación y era de esperar que facilitase ayuda para su puesta en marcha, de modo que la carga de los pagos resultaría leve a todos. La proximidad de los materiales necesarios para las obras hacía prever por otra parte, que éstas no resultarían muy caras si los fondos se administraban bien.

Tales consideraciones fueron expresadas por el marqués en un informe fechado el 30 de agosto de 1718. Felipe V tuvo a bien aceptarlas, y dejó en sus manos la realización de las obras y la designación de los municipios obligado a subvencionarlas.

En vista del éxito obtenido por su propuesta, don Francisco de Salcedo comenzó a movilizar los trámites previos a su materialización. Se imponía con

⁴ Archivo Histórico Nacional: Consejos, Legajo 35, núm. 13.

⁵ Pilar Corella Suárez: «Puentes y caminos reales en torno a la Corte, siglos XVII y XVIII», e Congreso Nacional *Madrid en el contexto de lo hispánico desde la época de los descubrimientos* Madrid, Departamento de Historia del Arte II (Moderno). Facultad de Geografía e Historia (U.C.M. 1994, tomo I, págs. 63-66.

inmediatez fijar el proyecto que regiría la remodelación. Al igual que hizo con el puente de Toledo y otras obras, el Corregidor no recurrió para ello a Teodoro Ardemans, como era lógico esperar en virtud del cargo de Maestro Mayor del Ayuntamiento de Madrid que ostentaba, sino a Pedro de Ribera. Le hizo partícipe de sus pretensiones y le indujo a sentar las bases para alzar el remate pétreo del puente.

Ribera recibía con ello una nueva oportunidad de ampliar sus acrecentados méritos para optar a un puesto relevante dentro del ámbito de las obras municipales de Madrid. No la desaprovechó: trazó un diseño, estableció las condiciones de obra para llevarlo a la práctica e hizo una evaluación de los gastos derivados de la operación.

Desconocemos el paradero del dibujo, pero podemos extraer el contenido del manuscrito donde quedaron reflejadas las condiciones de obra y el tanteo de los importes. Lleva fecha del 21 de septiembre de 1718. Quedaba indicado en él, que el dibujo ofrecía más de una coloración, correspondiendo lo trazado con tinta negra a la fábrica preexistente, y lo delineado con tinta encarnada a lo que se debía construir. Como partes a realizar se citaban «arcos, enjutas, cubos, taxamares, antepechos y bolas». Ribera prevenía que para la obra exterior se utilizase cantería de tres pies de tizón y mampostería en el macizado interior de los arcos, enjutas, cepas y manguardias, sirviendo de argamasa, en ambos casos, mezclas adecuadas de cal y arena. Aportaba un desglose pormenorizado de los costos de la remodelación, sin desatender los relacionados con el empedrado, la adición de grapas de hierro y bronce en los antepechos, y la incorporación sobre éstos de cuarenta bolas de piedra. Cifraba tales costos en 382.494 reales de vellón, bajo el supuesto de que la antigua madera del puente se aprovechase para hacer las cimbras de los arcos.

Pocos días después de haberse dado a conocer los planteamientos riberianos, el cantero Pedro del Valle fue requerido por el marqués del Vadillo para presupuestar las obras. Pedro del Valle cumplió el cometido, dando cuenta de sus resultados el 16 de noviembre. Coincidieron sustancialmente con las evaluaciones del arquitecto, aunque el cómputo final ascendía a 391.770 reales de vellón, es decir, a una suma que sobrepasaba en 9.276 reales la presupuestada por Ribera. La diferencia estribaba básicamente en una partida de 11.000 reales que el cantero destinaba a la construcción de «una casa de prestado... para el recojimiento de la jente que travajare en dicha puente», gasto que Ribera omitía.

Contrariamente a lo que era de esperar, tras la obtención de estos informes, el proyecto quedó paralizado durante algunos años y no fue hasta 1726 cuando se potenció definitivamente su puesta en marcha, como decíamos al principio.

En febrero de 1726 se difundió la noticia de que Felipe V había vuelto a dar aprobación a la reforma del puente del Retamar solicitada por don Francisco

de Salcedo en 1718. En el mes de agosto las obras, sin embargo, seguían sin emprenderse. Las maderas del puente estaban destrozadas por la humedad, el paso a su través era impracticable, y los Reyes tenían que hacer uso, en breve, de sus servicios para acceder a Madrid.

A fin de evitar que la Familia Real afrontase el peligro de atravesar el río Guadarrama sin mediar puente alguno, el marqués del Vadillo propuso la siguiente alternativa: levantar dos arcos de piedra en el puente del Retamar y reparar provisionalmente el resto de su superficie con las vigas desmontadas, procediendo a la construcción de los demás arcos una vez asentados los Reyes en la capital. Hizo hincapié en la necesidad de afrontar con prontitud las obras, poniendo de relieve su trascendencia en el desarrollo del transporte de piedra y madera a Madrid desde la sierra. Recordó los improductivos reparos practicados en el puente por no haberse completado en piedra. Para conseguir esto último con mayor eficacia, recomendó la práctica del contrato de jornales y materiales frente a la subasta pública de las obras. Este procedimiento era el preferido por el Corregidor siempre que se trataba de obras de entidad, cuya calidad difícilmente podía controlarse una vez concluidas; resultaba rápido, impedía el riesgo de que la construcción se resintiera por las rebajas indebidas fomentadas en las subastas y, bien llevado, permitía obtener precios bastante moderados. Valiéndose de él, calculó que las obras en cuestión no sobrepasarían los 300.000 reales de vellón, cantidad para la que solicitó repartimiento entre las ciudades y villas emplazadas alrededor del puente en un contorno de veinte leguas⁶.

No carecían de lógica las sugerencias del marqués, pero el Consejo de Castilla siguió aferrado a la idea de rehabilitar las maderas del puente y retrasó, nuevamente, la ejecución de los arcos.

Fue el Fiscal quien suscitó las mayores resistencias. Rechazó las evaluaciones de Ribera y de Pedro del Valle, esgrimiendo como justificación que se habían realizado sin mediar orden del Consejo y contemplaban la inclusión de adornos innecesarios. Creyó más oportuno reparar el puente y estudiar después su posible reconstrucción en piedra. Al contrario que el Corregidor, tuvo por conveniente sacar a pregón tales obras de reconstrucción y conceder el contrato al mejor postor, a fin de abaratar costos y partir de un precio fijo. Reclamó, asimismo, que la ideación de éstas corriese a cargo de dos arquitectos designados por el Consejo, y fuese formulada atendiendo exclusivamente a exigencias de seguridad y fortaleza⁷.

Guiado por las afirmaciones del Fiscal, el Consejo de Castilla encomendó a Gabriel Valenciano y a Francisco Ruiz la redacción de las condiciones de obra para la urgente reparación del puente, ordenando su cumplimiento inme-

⁶ Informe fechado el 19 de agosto de 1726.

⁷ Informe del Fiscal fechado el 27 de agosto de 1726.

diato. Les responsabilizó también de la conformación de otras, con sus trazas correspondientes, para fabricarle en piedra, aunque sin adornos⁸.

Por no hallarse en la Corte Gabriel Valenciano, fue su hermano Eugenio el arquitecto que formó pareja con Francisco Ruiz en la prestación de estos servicios. Intentaron eludir hablar de reparos, emitiendo un escueto informe en el que pusieron de manifiesto que las trazas y condiciones hechas por Pedro de Ribera eran las adecuadas para concluir la obra. Evaluaron los costos derivados de ella en 340.000 reales de vellón. Advirtieron el riesgo que podía correr la seguridad de la reforma si se sometía a concurso público, dejando sentado que para garantizar la calidad, era imprescindible que su realización recayese en maestros «yntelijentes y temerosos de Dios», porque, dada su naturaleza, una vez concluida sólo podría juzgarse la calidad de las superficies externas.

El informe aportaba también esta importante precisión: el 2 de septiembre de 1726, fecha en la que se firmó, permanecían elevadas en las dos manguardias y en cuatro de las seis cepas del puente, cuatro hiladas de piedra berroqueña sobre la línea de imposta desde la que habrían de arrancar los arcos. La situación era la misma cuando Ribera planteó su proyecto.

Las declaraciones de Eugenio Valenciano y Francisco Ruiz se ajustaban plenamente a las intenciones del Corregidor. Es posible, incluso, que estuviesen condicionadas por ellas. Todo parecía indicar que los planes de Ribera iban a ser emprendidos por fin rápidamente, pero no apuntó en esta dirección la siguiente resolución adoptada por el Consejo en su vista: el citado informe no eximía a sus redactores de la obligación de exponer los reparos que precisaba el puente, misión a la que debían haber otorgado prioridad⁹.

Ambos arquitectos dieron cumplimiento al requisito el día 13 de septiembre. Confirmaron el mal estado del puente y fijaron la reparación de sus maderas en un precio aproximado de 40.000 reales de vellón, aunque remarcaron el carácter efímero de la compostura.

El marqués del Vadillo protestó una y otra vez contra el restablecimiento de las maderas, sin doblegar sus ánimos ante la absurda postura mantenida por el Consejo. Su carácter responsable, su elevado sentido de la rentabilidad, le impidieron permanecer impasible ante aquel derroche inútil, contrario a los deseos del Rey. Hizo llevar, incluso, algunos cargamentos de piedra junto al puente, con la esperanza del éxito de sus argumentaciones. Mas no pudo conseguir, al parecer, que comenzasen a construirse los arcos antes de que Felipe V utilizara el puente para regresar a Madrid. Así permite suponerlo uno de sus informes fechado el 12 de octubre. Dejó escritas en él las siguientes palabras, tras insistir en la conveniencia de hacer la obra en piedra, como quería el Rey, y realizarla sin acudir a subasta públicas, para evitar desastre

⁸ Resoluciones del Consejo comunicadas al marqués del Vadillo el 31 de agosto de 1726.

⁹ Decisión transmitida al marqués del Vadillo en informe fechado el 6 de septiembre de 1726.

como los protagonizados por los puentes de San Agustín, Peregrinos y Húmera, arruinados al poco de ser construidos: «no sólo oy se me ofrece el dolor del tiempo que se a perdido, sino de que ha de ser preciso fabricar algún jénero de puente al tiempo que sus Magestades ayan de bolver a esta Corte, pues aunque el río traiga muy poca agua, tiene profundo, y la subida y baxada a él es muy desapacible por mucho que el arte quiera suabizarlo».

Desconocemos cómo se resolvería al fin el inminente tránsito de los Reyes, pero no cabe duda de que debió plantearse una situación muy comprometida. El piso del puente no admitía pesos y la construcción carecía, incluso, de barandillas en aquellos momentos. La reposición de las vigas maestras era difícil, porque el abasto de maderas estaba confiscado para las obras de La Granja, y fabricarlas con madera verde era irresponsable, como dejó dicho el Corregidor.

Lo que sí podemos asegurar es que, el 23 de octubre de 1726, se dio un paso importante en aras de la materialización de la reforma como el Corregidor había pretendido hacerla desde 1718. El avance vino propiciado por un escrito del Fiscal. Abandonando la postura adoptada unos meses antes, el Fiscal transmitió en él su conformidad con que el marqués del Vadillo eligiera un arquitecto para ajustar la creación de una estructura de piedra que sirviera de remate al puente, aunque la última palabra para concertar su contratación estuviese reservada al Consejo.

En el citado informe, el Fiscal se oponía sin embargo a que los pueblos próximos al puente fuesen gravados con motivo de las obras, en atención a que no iban dirigidas a la mejora de un camino muy transitado. Se mostraba partidario de que la subvención quedase resuelta con fondos proporcionados por el Ayuntamiento de Madrid, el Monasterio de El Escorial y el Rey.

Para completar el triunfo de sus intenciones, el marqués era consciente de que tenía que anular tal negativa, y no cejó hasta conseguirlo. No fue tarea fácil, ya que, según sus propias manifestaciones, este obstáculo —cuyo afianzamiento respaldó el Consejo— fue la principal causa del retraso experimentado en el cumplimiento de las órdenes dictadas por el Rey para que las cepas del puente se coronasen con fábrica de piedra. Argumentó, en su contra, que los mismos pueblos a los que se pretendía proteger estaban condenados a sufragar los cuatro o seis mil reales de vellón que venían importando, anualmente, los reparos de la construcción de madera. Recurrió también a las comparaciones, haciendo ver que el repartimiento entre los pueblos cercanos había sido el método empleado para la fábrica de otros puentes en fechas recientes, entre ellos el de Peregrinos y el de San Agustín.

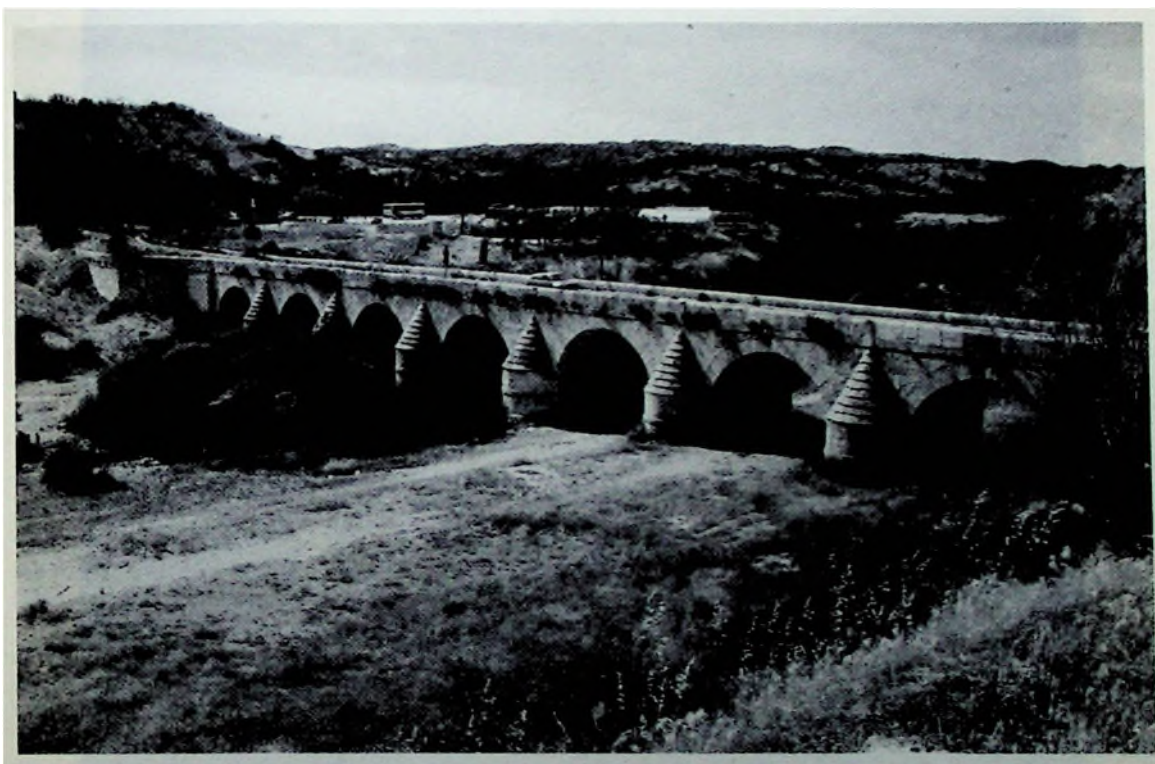
Las razones de don Francisco eran tan sólidas que el Consejo de Castilla se vio obligado a claudicar ante ellas. El Fiscal emitió otro informe el día 5 de noviembre, y a través de sus palabras dejó el camino abierto para la utilización de los repartimientos. La aprobación iba expuesta al final, precediéndole una

serie de justificaciones acerca de las negativas del Consejo, por las que intentó dejar claro que éste no había tenido constancia de las órdenes aludidas por el marqués en agosto de 1726, y que la comparación entre el puente de Retamar y los de Peregrinos y San Agustín era improcedente, porque éstos afectaban a las comunicaciones de Castilla la Vieja y el de la villa de San Agustín afectaba también al tránsito hacia el reino de Navarra, señorío de Vizcaya y provincias de Álava y Guipúzcoa.

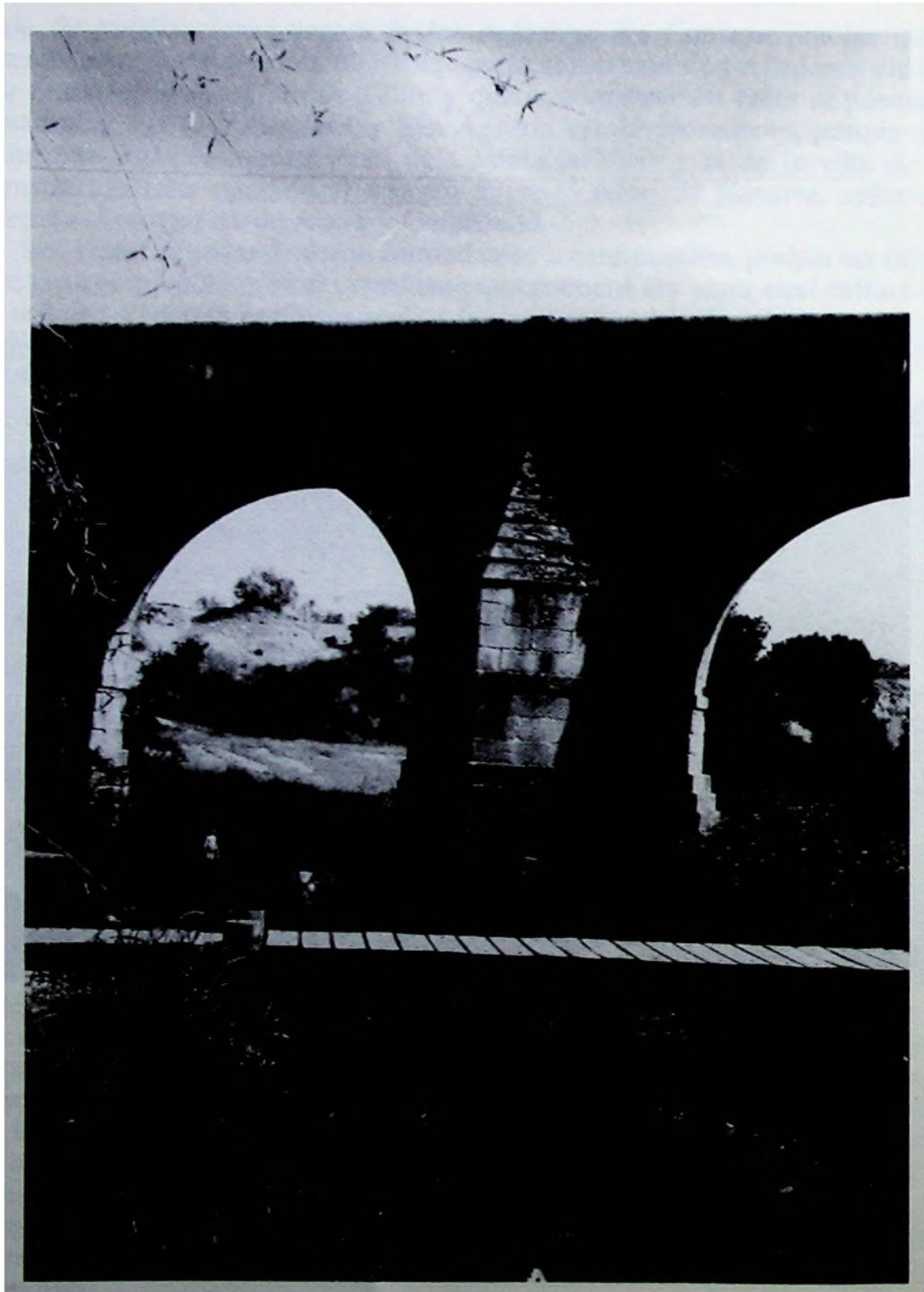
Los repartimientos debieron formalizarse a continuación, porque las últimas noticias comprendidas en el expediente que contiene las hasta aquí extractadas se refieren a ciertas gestiones realizadas, en septiembre de 1727, por algunas personas en las que había recaído el cobro de tales repartimientos, para el cumplimiento de la misión porque no sabían leer ni escribir.

La atribución del puente a Pedro de Ribera efectuada por Ceán Bermúdez en las noticias que acabamos de relatar, la admiración dispensada por el marqués del Vadillo al artista, y el hecho de que éste ocupara desde febrero de 1726 el cargo de Maestro Mayor de las Obras de Madrid, confieren mucha verosimilitud a la hipótesis de que fuera este arquitecto quien marcara las pautas a seguir para levantar las maderas del controvertido puente y sustituirlas por arcos de piedra.

No tenemos la imagen del diseño realizado por Ribera, pero en virtud de las condiciones de obra a las que permaneció adjunto y de las protestas dirigidas contra las concesiones al ornato contempladas en él, hemos de suponer que sería algo dispar a la ofrecida en la actualidad por el puente (Figs. 1-2). Indudable que el arquitecto quiso romper la monotonía de los pretilos con la inserción de bolas herterianas, elementos que hoy no existen. En las condiciones de obra se hace alusión también a la construcción de cubos; tal expresión debió guardar correspondencia seguramente con la realización de los contrafuertes, pero cabe la posibilidad de que hiciera referencia a la elevación de «torreones» entre los arcos, como en el puente de Toledo. Si esta última fue una pretensión, se vio frustrada, a tenor de la configuración ofrecida por el puente en la actualidad. Dicha configuración sigue muy de cerca el prototipo severo y majestuoso del puente de Segovia de Madrid, prototipo al que se aproximaría aún más de portar las aludidas bolas. Su diseño contrasta fuertemente con la savia dinámica y el excelso decorativismo que fue usual en la producción artística riberiana: basta comparar la reposada quietud de sus escuetos perfiles con la exuberancia formal del puente de Toledo. Esta severidad vino impuesta por razones económicas más que estéticas, según las noticias que acabamos de relatar: en éste, como en otros puentes de menor entidad, Ribera tendría que replegar su fantasía ante la escasez de dinero. En el Madrid de aquellos momentos, el mero hecho de erigir un puente enteramente en piedra constituía ya un lujo.



Puente del Retamar (estado actual).



Puente del Retamar (estado actual). Detalle de uno de los tajamares.