

BSAL, 63 (2007), 349-368.

És veritablement romà el Pont de Pollença?

ANTONI BORRÀS SEGUÍ

Introducció

Els camins antics es crearen per a unir els pobles, en bona part aprofitant la vella xarxa de vies preromanes existents, i creant-ne de noves: alguns camins de carro i nombrosos camins de bast, que s'enfilaven per les muntanyes i travessaven les valls. Aquests camins, alguns empedrats i sovint sostinguts per marges de pedra seca, encara ara serpentejen per les vores de elevacions o torrents i ens acosten en un moment o altre al punt en què el torrent s'estreny i permet a l'home passar-hi per sobre a través d'un ferm pont de pedra.

Els ponts històrics son estructures d'enginyeria civil que requerien la participació directa de les classes dominants, motiu pel qual gaudeixen d'una gran monumentalitat, i simbolisme. Es tracta de l'enginy humà que permet passar per sobre d'accidents geogràfics que resulten fronteres físiques, i s'han convertit en un element més del paisatge, ubicats allà on fan falta, de manera discreta, han resultat un element constructiu bàsic en el desenvolupament de les cultures i amb la seva convivència.

Aquests tipus d'obres sempre han estat molt agraïdes, ja que en aquells temps llunyans el transitar pels camins era sempre dur i perillós. Els caminants o els carros solien pagar peatges no de molt bon grat ja que sovint els senyors laics, militars o eclesiàstics exercien el seu domini sobre l'obra. Els ponts són especialment interessants, no tant per ells mateixos, si més no pel fet de ser llocs de pas obligat a l'antiga xarxa viària de cada època.

Certament el pont, que no és més que "terra sobre l'aigua", ha estat un element constructiu bàsic en el desenvolupament de les cultures, i en canvi ha estat considerat com a element menor, degut potser a la seva principal característica, la seva necessitat. A vegades no apreciem allò que ens és més imprescindible fins que ens falta. Els ponts antics alguns cops esdevenen obsolets pel seu ús, però tot i així sempre són molt valorats per la seva càrrega patrimonial i cultural. Els arcs dels ponts han de respectar principalment uns

condicionants estructurals fermes i obeir, a la vegada, les tendències estètiques de l'època constructiva que els és contemporània.



Figura 1.- El pont de Cubelles al municipi de Pollença

El Pont de Pollença

El pont anomenat actualment de Cubelles (Figura 1) es troba orientat 10° E respecte al nord, que remuntant-nos a principis del primer mil·lenni s'acumularia una declinació magnètica d'uns 4° ,¹ (2° al principi del segon mil·lenni) i per tant a l'època romana quedaria orientat uns 14° E. i 12° E. a la medieval. No es pot apreciar cap motiu específic que indiquin aquestes orientacions preferents, tot i que sovint poden ser determinants per datar tant els camins com els ponts que els uneixen.

Es tracta d'un pont de dos ulls amb llums desiguals, salvades per dos arcs diferents executats amb carreus escairats (un arc rebaixat per salvar la llum més gran i de mig punt per salvar la més petita) entre els que se situa el pilar amb dos esperons de planta triangular (un en contra i l'altre a favor del corrent) sobre els quals, i coincidint amb els ronyons centrals, es troba un arc de descàrrega de dimensions reduïdes també de mig punt. La llum de l'arc petit es de 4,83 m (no es pot descartar el possible desplaçament d'uns centímetres del pilar central, així com es pot apreciar una certa desviació de l'esperó cap a l'est), mentre que la llum del major és de 7,20 m, quedant una proporció 2:3 (una vegada i mitja el petit) entre els dos.

Per sobre dels arcs, l'obra és de maçoneria poc acurada que forma els ampits de la calçada a les vores de la sola amb suau pendent cap el punt central de major altària. No és simètric, tot i que es pot intuir una certa centralitat deguda a la situació del pilar, les pendents de la sola i l'arc de descàrrega situat als ronyons. L'obra té una amplària total de 2,9 m (al voltant de 10 *pedes*) i un pas lliure de 1,9 m en la calçada. Aquesta amplària era

¹ La declinació es defineix com l'angle entre el nord magnètic el nord vertader en una època. Segons l'estudi de l'arquitecte Lluís Moranta Jaume de la ciutat de *Lucus Augusti* "...posseeix com esquadra pitagòrica la generatriu formada pels nombres 5-12-13. Les esquadra així formada amb catets de dimensions proporcionals al valor 5 i 12 i hipotenusa 13. Situant aquesta en la direcció del nord solar quedava establert les direccions del *decumanus* i *cardo* de la ciutat de *Lucus Augusti* per ambdós costats catets. El Nord Solar generalment presenta un angle desviat respecte al Nord Magnètic, que actualment ronda el valor d'uns 4° . És la anomenada "declinació magnètica", oscil·lació variable existent entre el Nord Solar, pràcticament inamovible i Nord Magnètic, sotmès a variacions constants. Respecte a aquest Nord quedarien establerts els *decumani* en direcció OS.-ENE i els *cardines* en direcció NNO-SSE..." L'orientació solar així aconseguida posseeix un angle respecte al nord magnètic actual de 4° aproximadament, que és la variació respecte a la de fa dos mil anys.

suficient per al pas en un sol sentit d'un carro traccionat per bèstia o per al pas de vianants. (Figura 19)

Per tal de donar resposta a l'interrogant plantejat en el present treball, a més de les qüestions estratègiques, haurem de sistematitzar un seguit de disposicions constructives, tipologies, singularitats i característiques materials dels ponts antics. També caldrà realitzar un acurat estudi estilístic de les diverses tipologies i fàbriques emprades en les diverses èpoques, així com estudis històrics, d'enginyeria, cartogràfics, topogràfics i territorials que poden donar llum al traçat dels eixos viaris antics i, per tant, a la seva continuïtat a través dels cursos fluvials.

Únicament l'estudi exhaustiu de les pròpies obres, del seu entorn i la seva implicació territorial amb la xarxa viària ens permetrà avançar en aquesta recerca.

Els ponts en època medieval

De l'època medieval, sí tenim bastants documents que donen fe de la importància d'aquestes construccions. En aquest temps es va fer necessària la construcció de nous ponts o la reconstrucció dels que perduraven d'origen anterior, probablement romans. Al llarg de l'edat mitjana es van construir molts ponts, que es pagaven amb les deixes testamentàries o amb donacions de les esglésies i que es mantenien gràcies a aquestes mateixes donacions, als peatges i a l'obligatorietat que tenien els terratinents de tenir en condicions els camins que hi passaven.



Figura 2.- Pont medieval al torrent de Ternelles

Existeixen característiques comunes dels ponts medievals d'aquests segles i els quals es van anar erigint posteriorment al llarg de l'Edat Mitjana fins a l'arribada del Renaixement. El nombre d'ulls o arcs es variable, però en són més de dos, de tal manera que els laterals són els més petits creixent en diàmetre fins al central que és el major i coincideix amb la línia de major cabal del riu. Aquesta disposició creixent d'arcs cap a la meitat genera un perfil a dos vessants amb el característic "l'om d'ase". Els arcs dels ponts medievals poden ser de mig punt (en època romànica i al final de l'Edat Mitjana quan es torna a imposar l'arc semicircular amb motiu dels nous aires renaixentistes) tot i que l'escassa incidència d'aquests corrents artístics a Mallorca, sempre els trobam lleugerament apuntats en els segles gòtics (Figura. 2).

La distribució de ponts medievals espanyols és tan extensa que és impossible parlar d'això aquí. En qualsevol llogaret, vall, torrent, rierol o riu podem sorprendre'ns amb les elegants siluetes d'un pont romànic o medieval (Figura. 2). Alguns són molt coneguts com el de Pont la Reina (Navarra) (Figura. 4)) construït per a facilitar el pas als pelegrins al Camí de Santiago. El de Cangas de Onís (Astúries) sobre el riu Sella és espectacular i d'un estil gòtic molt depurat, com el de Besalú (Girona), en aquest cas, romànic. El pont de Frias (Figura 3) (Burgos) té una estampa molt medieval gràcies a les seves fortificacions.



Figura 3.- Pont de Frias (Burgos)

Tots els ponts medievals l'estructura dels quals és possible conèixer, tenen com a característiques comunes, l'estreyniment de màniga, la calçada allomada, l'arc o els arcs apuntats i l'arquivolta sovint de maons ceràmics. Forats als ronyons, o arcs apuntats de descàrrega practicats en la maçoneria sobre els pilars per a deixar passar l'aigua de les revengudes i reduir la pressió, tot i que, també s'hi utilitzà a l'època medieval en forma més allargada (Figura 4) i per tant no son exclusius de l'època romana. Són generalment de sola estreta com es pot apreciar en la (Figura 5).



Figura 4.- Pont de la Reina



Figura 5.- Pont de Roda

Els ponts romans

Molts dels primers ponts de pedra romans han conservat la seva forma i estructura fins als nostres dies, per una raó bàsica: la seva fermesa. Els *curadors* romans encarregats de la construcció dels ponts rebien el títol de pontífexs, que literalment volia dir creadors de ponts. Es tracta d'infraestructures fetes per salvar els obstacles hidrogràfics amb els quals el traçat de les vies ensopegaven.²

L'arquitecte romà Vitruvi, autor del primer tractat d'arquitectura, explicava que a qualsevol construcció calia "*firmitas, utilitas i venustas*" (sòlidesa, utilitat i bellesa). És a dir, les obres sòlides estan fetes per perdurar segles conservant la seva funció i el seu aspecte original.³

S'han identificat les següents característiques formals, dimensionals i constructives dels ponts.

Característiques formals.

Fonamentalment destaquen dos tipus d'arc, el de mig punt (més abundant) i l'arc de directriu rebaixada o escarser. Les característiques són les següents:

- Arcs formats per semicercles purs o de mig punt. En algunes ocasions, es connecten per sota (als fonaments) formant cercles complets.
- Soles en doble rampa, les rasants de la qual s'uneixen al centre, tot i que és més freqüent trobar les soles horitzontals amb lleuger pendent als extrems a la seva unió amb les vies.
- Pilars que no destaquen gaire, els construïts en l'aigua posseeixen esperons de planta triangular o semicircular (més escassos) contra corrent i en general no en tenen en el costat oposat, en tot cas un petit taló.
- Forats a les tenalles o arcs de descàrrega i de mig punt practicats en la maçoneria sobre els pilars per a deixar passar l'aigua de les revengudes i reduir-ne la pressió. (Figura 4).

Cap d'aquestes característiques per elles mateixes permet afirmar la filiació romana del pont, però, si es presenten conjuntament, les probabilitats s'incrementen.

Un altre tret formal important és el disseny resultant del perfeccionament de models estereotipats, però rigorosament geomètrics i generalment simètrics en la seva composició, i amb una elaborada proporció i harmonia que transmet a l'observador una sensació de seguretat, equilibri i sòlidesa. (s'ha trobat un seguit de relacions i proporcions com el cas de

² La documentació sobre la construcció de ponts romans és molt escassa, llevat la que Juli César ens va deixar a la seva obra "Comentaris de la guerra de les Gàl·lies" sobre els ponts de fusta construïts al Rin i escasses mencions sobre alguns ponts en obres de Plutarc, Dionisi de Halicarnàs, Titus Livi, Plini i altres autors clàssics.

³ Construïts amb magnificència per a l'eternitat com va expressar clarament el constructor del pont d'Alcàntara, Caius Iulius Lacer, obra destinada ... *a durar per sempre en els segles del món*.

la secció àuria grega com a unitat de mesura d'algunes de les dimensions més importants del pont d'Alcàntara (Figura 10) i del Pont Freixo.



Figura 6.- Pont de sant Martí d'Aosta

Aquests dissenys poden ser d'un sol arc (Figura 6), de dos arcs d'igual llum (figura 7), tres arcs on el central és més ample (Figura 8 i 9), i de múltiples arcs d'iguals llums (Figura 10). Els tres primers normalment presenten la sola lleugerament inclinada o en eskena d'ase (excepte el Pont Bibei que la té plana), i el darrer amb rasant de directriu plana.



Figura 7.- Pont de Colloto (Astuiras) vist aigües amunt

El ritme en les llums dels diferents arcs que componen els ponts romans és un tret de la composició a la que estava sotmès el seu disseny. La llum de 4,88 m és una mesura molt present en tots els ponts romans⁴ om el cas dels ponts de Lugo, Caparra, i Martorell⁵

⁴ Manuel DURÁN: "Identificación de Puentes Romanos en Hispania". *Obra Pública Ingeniería y Territorio*., 57, 2002.

⁵ El Territori de Tarraco. Les fonts arqueològiques. "... A Martorell, també es constata l'existència d'un pont d'època medieval, però amb un origen romà, que creua el riu Llobregat (l'antic Rubricatum flumen) i que es coneix amb el nom de Pont del Diable o de Sant Bartomeu. Aquest pont, construït l'any 1283, i que venia a substituir el d'època romana, que havia estat destruït per una crescuda del riu l'any 1143, encara conserva gran part de l'estructura original romana que, gràcies a la conservació de tot un seguit de marques (n'hi ha un total de disset) en les quals es poden llegir les xifres LIIII, LVI, i LX (IRC I,1), sabem que fou obra de les legions IV Macedònia, VI Victrix i X Gemina, unitats militars que a les darreries del s. I a.C..... van participar en la fundació de les colònies augustinianes de Caesaraugusta i de Barcino i desenvoluparen intenses tasques de construcció viària..."

(Figura 8) alhora, l'arc de llum més gran normalment guarda una proporció de 1:2 es a dir de 9,75 m. exactament el doble.



Figura 8.- Pont del diable de Martorell

Cal considerar que la desaparició de molts dels ponts romans és deguda més a la mà de l'home i a l'acció de les revengudes que a una fallida estructural⁶ ja que el factor més determinant perquè els ponts perdurin és la seva estabilitat. Cal considerar que sovint el pont més estret de màniga és el que es veurà sotmès a unes revingudes majors ja que en aquest cas resulta major la velocitat que adquireix l'aigua al passar-hi a través. Per tant, quant més arcs tingui el pont l'aigua es distribuirà en tota la seva amplària reduint així la seva velocitat.



Figura 9.- Vista aigües amunt de A Ponte Bibei (Ourense)

Tots els exemples exposats al present treball disposen d'esperó únicament en el costat on l'aigua del riu romp contra el pilar o pilars centrals, mentre que en el costat oposat, o bé el pilar no té esperó o simplement té un taló de reduïdes dimensions com es lògic i previsible, donat que l'acció del corrent de l'aigua no afecta aquesta cara del pilar.

S'ha arribat a la conclusió que tant les vies, com els ponts, eren més amples del que històricament s'ha pensat. Amb un exercici tan simple com haver-se detingut a valorar les amplàries dels vehicles que transitaven en dos sentits per aquestes vies.

⁶ Els arquitectes romans supliren el càlcul matemàtic amb maquetes o bé variant l'escala d'alguna obra preexistent de la que es coneixia el comportament resistent de l'estructura. Tot i que avui dia sabem que el pes creix amb el cub de les seves dimensions mentre que les seccions que suporten la càrrega creixen amb el quadrat, la sabuda "lleï del quadrat-cub", que enuncia Galileu. Malgrat tot i per sort dels romans, en el cas dels ponts on la fàbrica de pedra no trenca per compressió, aquesta lleï es pot obviar ja que les tensions són tant petites que permet augmentar significativament l'escala d'aquestes obres sense que el material trenqui.



Figura 10.- Vista aigües avall de pont d'Alcántara (Cáceres)

Característiques dimensionals:

La més significativa és l'amplària. Els ponts romans són amples, d'uns sis o set metres almenys, a diferència dels medievals que solen ser més estrets. També s'observa que les mesures s'ajusten a múltiples de peus, i que hi ha dimensions que es repeteixen molt sovint en diferents parts de la construcció, com els 6 m (uns 20 peus) o els 10,4 m (uns 35 peus).

Arran del descobriment de la via que unia l'actual ciutat alemanya de Colònia, llavors *Colònia Agrippina*, amb Roma, podem saber que l'empedrat de la ruta té una antiguitat d'uns 2.000 anys i en ella han quedat ben marcades les roderes dels carros romans, que devien tenir un eix de 1,20 m (4 peus). Mesura determinada per l'amplària dels malucs de dos cavalls.⁷

Característiques constructives:

Per tal d'identificar els ponts romans, s'ha de conèixer el material emprat en la seva construcció, així com la talla i tipus d'aparell. Es tracta generalment d'una fàbrica de carreus tallats en encoixinat, lligats amb juntes fines i acurades, amb travada per filades alternes de peces disposades a cantell i de llarg, i enllaçades lateralment en les parts baixes de les obres sovint amb grapes metàl·liques o de fusta en forma de cua d'oronella. Tot i així, es podien utilitzar els carreus escairats a les arestes i a l'interior de la volta, o llivanyes de pedra de forma combinada, o bé únicament carreus escairats en ponts de dimensions més reduïdes.

⁷ Els carros romans resultaven poc eficaços, perquè la collera oprimia el coll dels animals, tallant-los la respiració i limitant la seva força d'arrossegament de càrregues. Un problema, en aparença tan simple, duraria segles i es resoluria amb l'invent de la collera rígida, que al recolzar-se en el coll i en el pit de les bèsties de tir, els permetia realitzar majors esforços sense cap mal. Curiosament, els romans desconeixien l'estrep, l'esperó i les ferradures de claus, que farien la seva aparició en els segles VIII i XIX.

Les vies romanes

L'administració romana per poder controlar el territori, va aprofitar antigues vies de comunicació però en va obrir moltes de noves per constituir una xarxa de camins que l'estructurés, n'hi havia de tres tipus, l'ús dels quals estava determinat per la seva amplària: *Iter*: la més estreta, solament permetia el pas de vianants, *Actus*: d'una sola via, permetia el trànsit d'un sol carro, *Via*: la més ampla, permetia el trànsit de dos carros, doble carril. Eren les més inusuals, en la ciutat de Roma solament n'hi havia dues, *Sacra* i *Nova*, ambdues corrien pels costats del fòrum.

Les vies principals es feien amb una estructura molt sòlida. Es començava marcant-ne els marges amb dues fileres de pedres verticals, després buidaven la terra d'entremig i ho tornaven a omplir de diverses capes de còdols, grava, pedres triturades, calç, i finalment ho recobrien amb una superfície de lloses o còdols lleugerament convexa per evitar-hi els bassots. L'amplada podia ser molt diversa: dels 2'4 m als 12 m. El traçat de les vies era projectat perquè s'adequàs al terreny i per aconseguir l'itinerari més curt. Per això seguien una línia recta sempre que es podia, vorejant els obstacles amb gran habilitat i utilitzant ponts per travessar barrancs o rius i estructures de fusta per salvar els aiguamolls.

Les vies més importants eren construïdes amb diverses capes de morter i de pedra superposades amb grans lloses al damunt, això les feia molt sòlides i resistents al desgastament. Les distàncies hi eren marcades per unes columnes anomenades mil·liaris (*milliaria*) col·locades cada 1478,50 m de distància (Figura 11) i en les etapes massa llargues hi havia llocs de posta on reposar i canviar les cavalleries (*cellae*).



Figura 11.- Un mil·liari amb inscripcions de l'època

Podem parlar d'una geometria i simbologia rigorosa en el traçat de les grans vies de comunicació. Algunes tenien dues vies secundàries paral·leles, una a cada costat, i tot un seguit de petits camins, els *diverticula*, que formaven 60 graus amb el principal,⁸ lligant així les tres vies paral·leles cada milla romana. Formaven una

⁸ Ramon ALBERCH FIGUERAS; Joan VIÑAS I PARRAMÓN: "Jafre", *Quaderns de la Revista de Girona*, 83, 1999, 10-11. Alguns erudits parlen d'una geometria rigorosa en el traçat de les grans vies de comunicació. Airmen que tenien dues vies secundàries paral·leles, una a cada costat. I tot un seguit de petits camins, els

xarxa de triangles equilàters, amb els tres costats de la mateixa longitud, que estructurava el territori.

La determinació del nombre i situació de les vies de comunicació representaria una de les tasques més determinants per definir l'estructura territorial romana de l'illa de Mallorca.

L'orografia és un factor fonamental que determinava la xarxa viària, els romans en general cercaven els passos més plans de les valls, i els més elevats per evitar les vores abruptes (colls) a les serres, per unir els diversos punts de l'illa, punts estratègics tant del punt de vista militar, en un primer estadi, com comercial posteriorment.



1. *statumen*: fonament de pedres de mida mitjana.
2. *rudus*: capa de sorra o grava.
3. *nucleus*: estrat de pedres triturades.
4. *pauimentum*: superfície formada per lloses de pedra, còdols o grava.
5. fileres de pedres que en delimiten l'amplada.

Sobre les interpretacions errònies de Bergier de les paraules de Vitruvi respecte que les vies romanes eren totes empedrades, cal matisar que les vies interurbanes romanes no eren necessàriament empedrades. Fins ara s'han estat cercant camins empedrats per a les vies interurbanes romanes menyspreant altres camins sense empedrar, i la veritat és que generalment, en la superfície eren de balast, de pedres molt menudes, de còdols, o pràcticament de terra. Els darrers estudis sobre les vies secundàries mostren com es repeteix una constant en els materials, la granulometria de les capes que conformen aquests camins va descendant a mesura que s'arriba a la superfície, composta de la grava més fina, la millor superfície per al trànsit de carros, vianants i animals.

La romanització de l'àrea de Pollença

Sabem que en el 123 a.c. els romans, comandats per Quint Cecili Metel ocuparen Mallorca⁹ donada la seva situació estratègica entre l'estret de Bonifaci (entre Còrsega i Sardenya) i la península hispànica. No serà fins el 385 dc que les illes Balears seran una nova província romana, anomenada "Baleàrica", independent de la província d'Hispania Citerior, de la que havia format part quant la seva capital era Cartago Nova i posteriorment, (a partir de l'època d'August 27 aC – 14 aC), passà a formar part de la província

diverticula, que formaven 60 graus amb el principal lligant les tres vies paral·leles cada milla romana, Així formaven una xarxa de triangles, amb els tres costats de la mateixa longitud, que estructurava el territori.

⁹ Estrabó és l'historiador més proper als fets, ja que va néixer setanta anys més tard de la conquesta de les Balears pel cònsol Metel. És també el més equànime en els seus judicis.

Tarraconense. Tot això ens indica que en aquestes dates més tardanes les estructures socials, econòmiques, territorials, i urbanes de les illes, ja estaven d'alguna manera consolidades.

Malgrat la versió oficial, o més bé la motivació o justificació de la suposada conquesta,¹⁰ fou fer front els problemes de corsarisme que els pobladors talaiòtics practicaven sobre les expedicions romanes a Ibèria, tot ens fa pensar que ens trobam molt probablement davant una ocupació territorial premeditada, amb un elevat coneixement previ del medi, organitzades jeràrquicament i estratègica, tant des de la perspectiva militar, com social i territorial. Extrems, tots ells, que caldrà provar, matitzar i revisar donat el grau de coneixement tècnic que tenien els romans del medi, i una certa romanització a la que es trobaven immersos els illencs, gràcies a l'arribada d'objectes de procedència romana, derivada de les relacions comercials mantingudes amb els fenicis fins el moment de la no qüestionada invasió.¹¹



Figura 12.- Croquis de relleu de V. M. Rosselló Verger

És evident i resta documentat que l'ocupació militar tingué episodis violents com la destrucció dels nuclis de Son Favar (Capdepera) o Sa Roca Rotja (Sóller). No obstant al

¹⁰ Titus Livi, en el seu llibre LX, narra els detalls de la campanya de Cecili Metel a les Balears: malauradament aquest llibre es perd i només en queden part dels comentaris trasmesos per Florus. Segons aquest autor els illencs atacaren les naus romanes amb embarcacions rudimentàries i els apredregaren amb les seves fones. Això obligà als romans a protegir les seves naus amb grans escuts de cuir.

¹¹ L'aliança i l'acord amb els indígenes van ser en molts casos senzills, atès que per la ubicació estratègica de l'illa estaven ja acostumats al tracte amb fenicis i grecs. Concretament, i pot ser el que ens interessa més en aquest estudi, el pacte de federació de Bocchoris.

costat d'aquests testimonis de conflicte, trobam evidències que altres poblats continuaren poblats pels habitants indígenes sense gaire entrebancs.¹²

D'aquesta manera s'establiria una certa sinèrgia entre els interessos colonitzadors romans i els comercials dels talaiòtics que els ofería la possibilitat d'aprovisionament directe i sense mediació dels púnics, d'objectes ja coneguts i valorats pels illencs. Aquests, un cop sotmesos, treballarien, potser de forma forçada, en la construcció de les noves ciutats, les infraestructures, i la divisió del camp a les ordres dels estratèges i agrimensors romans.

Podem anticipar que els romans demostren certa preferència per les conques deprimides cultivables, just a la vora de les badies (Figura 12): és el cas de l'emplaçament de les ciutats llatines de *Palma*, *Pollentia*,¹³ la ciutat federada de *Bocchoris* i potser la zona de Ses Salines (en aquest cas amb una centuriació i una necròpolis). I també se situaven vora dels ports naturals més importants de les illes, és el cas de *Mago* (Maó) o *Iamona* (Ciutadella) i *Sanissera* (Sanitja) a la propera illa de Menorca.

A l'època que tractem, els romans disposaven d'una elevada tecnologia de tracció i edificatòria, per la qual cosa la proximitat a les terres fèrtils, a l'aprovisionament d'aigua i a les pedreres fou condicionant però no determinant per l'elecció dels llocs d'assentament. Seria l'aspecte estratègic, geomètric, i potser simbòlic el que assoliria una major transcendència a l'hora d'elegir el lloc on establir els nuclis de poblament.

El comerç exterior ha reflectit, en el decurs de la història, l'evolució de l'activitat econòmica de les Illes Balears. Durant la dominació romana, la pacificació i la unificació de la Mediterrània es traduí en un impuls dels intercanvis comercials, no solament de productes manufacturats i sumptuaris, sinó també d'articles de gran consum i de primera necessitat. Llavors les costes de les illes Balears es beneficiaren de les rutes comercials entre Hispània i Roma i entre la Gàl·lia i el nord d'Àfrica.

En el cas i l'època que ens ocupa, haurem d'explicar la situació geogràfica en la que es trobava la zona en qüestió. Sabem per les fonts antigues (Plini el Vell, *Història Natural*), que a la zona nord de l'illa, en època romana, hi havia dues ciutats romanes; una, *Pollentia*, de dret llatí, i l'altra la ciutat preromana menys coneguda i federada a Roma, anomenada *Bocchoris*, la qual fou excavada recentment.

Aquesta última ciutat es troba entre la badia de Pollença i la Cala Bóquer, a la falda de la serra del Cavall Bernat que separa les dues cales de Bóquer i de Sant Vicenç, amb crestalls de fins a 360 m, a prop de la part posterior del nucli urbà del moll i de les cases de

¹² J. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA: "Ager pollentinus. El poblamiento de los alrededores de la ciudad de Pollentia (Mallorca)", "... No parece que los poblados fueran arrasados en el momento de la conquista..... (caso de ses Païsses, en Artà)..... Sin embargo, el nuevo modelo romano comenzaba a implantarse: la fundación de Palma y Pollentia y la instalación de tres mil colonos (en las tres islas) quizás en el segundo cuarto del siglo I aC (García/ Sánchez, 2000: 51-56) fueron vectores decisivos. Pero este auténtico "desembarco" debió provocar la formación de dos sociedades..."

¹³ A la zona rural de Crestatx a Sa Pobla, que segons Joan Corominas prové del llatí *castra* que vol dir campaments, i a relativa proximitat de *Pollentia* s'hi han trobat importants restes materials d'àmfores, ceràmiques i monedes.

la possessió de Bóquer que conserva el topònim. S'hi han trobat restes ceràmiques, tant d'època talaiòtica com romana.

Pollentia es troba a l'istme entre les dues badies del nord-est, les més importants de l'illa juntament amb la de Palma, ben al mig de la península que separa la badia d'Alcúdia de la de Pollença. Es tracta d'una posició clarament estratègica per als romans per tal de controlar el comerç marítim i possibles incursions corsàries. Aquest topònim de ressò militarista (*Pollens* = el poderós), potser traslladat,¹⁴ designarà en èpoques futures, no només la ciutat, sinó també el seu espai rural, que comprenia els actuals municipis d'Alcúdia i Pollença.

Les proves de la romanització de la contrada es reforcen amb l'existència d'un poblat metal·lúrgic a Formentor, la troballa de monedes en l'espai rural, datades sobretot a partir del segle II d. C. i la presència de topònims llatins que encara resten ben vius, com són els de Colonya, Formentor, Santuïri (el puig) i el propi Bóquer d'origen preromà, entre d'altres. També trobam documentada una conducció possiblement romana d'aigua de Ternelles a *Pollentia* que constava d'una canal d'uns 12 km amb un pendent de 0,57%, un aqüeducte que travessava el torrent de Sant Jordi, d'un dipòsit regulador de l'aigua a la zona ara anomenada s'Esgleïassa¹⁵ just abans d'arribar a la ciutat romana (ja desaparegut), així com un molí hidràulic, conegut amb el nom de Can Pontico.¹⁶

¹⁴ María José PENA: "La tribu Velina en Mallorca y los nombres de Palma y Polentia en Mallorca", Barcelona. 2004. "...se les ha dado a los nombres de Palma (palmas de triunfo) y Pollentia (superioridad, el "poder") unas connotaciones militaristas, triunfalistas, augurales, etc. ...creo que es una simple casualidad.....esta idea nos ha engañado a todos durante muchos años. Existe una relación entre ambos topónimos, pero de una naturaleza totalmente diferente. Dolç, en su estudio sobre la toponimia de las Islas, cita este pasaje (nota 25) y afirma "...También s'anomena Palma una altra ciutat itàlica del *Picènum*....", pero, como vemos no se trata de una ciudad sino de un territorio (referint-se al *ager Palmensis*, i *ager Urbesalvia Pollentini* citats per Plini a N.H., III, 18 (110-111)).....A pesar de la curiosa explicación de Plinio, es posible que dicho *ager* (*ager palmensis*) recibiera su nombre no por la presencia de palmeras o de palmitos sino precisamente por ser apto para el cultivo de la vid, ya que en latín rústico, *palmas*, *itis* es sinónimo de *pampinus*, sarmientos de las vides; Festo, 246. ...hay algo de *Urbs Salvia Pollentinorum* (Christiane Delplace) (nom de la *Pollentia* de la península itàlica en època imperial) que nos interesa especialmente a nosotroslos *pollentini* del Picoeno están inscritos en la Velina, igual que ocurre con los *pollentini* de Mallorca (i per tant aquest seria l'origen del nom de la ciutat i no tant el seu significat).

¹⁵ J. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA: "Ager pollentinus. El poblamiento de los alrededores de la ciudad de Pollentia (Mallorca)", qüestiona les proves aportades per Cerdà sobre els trams de l'aqüeducte, i diu: "...Tampoco el acueducto de Ternelles dispone de pruebas que apoyen su existencia..." però abans afirma: "...Desde ellas (Font de la Vila i de l'Algaret) parte un canal hacia Pollença que aunque en la actualidad aparezca rehecho, tendría su origen en época romana...". I segueix: "...Pero al final de su recorrido cuando vuelven a aparecer (l'aqüeducte.... un kilómetro y medio antes de llegar a Pollentia hay un lugar conocido tradicionalmente como "canal de Ternelles" aunque de esta canal no queda ni rastro, por más que Cerdà señale un muro que servía de soporte...." Més endavant diu també: "...cerca de esta ciudad hay otro lugar conocido como S'Esgleïassa, que debe este nombre, quizás, a un gran aljibe cubierto con bóveda de medio cañón (Pot ser una part del *Castelum aquae*? o el dipòsit regulador segons Ventayol i Cerdà). La verdad es que cuesta creer que un depósito de época romana hubiera llegado hasta el presente con su bóveda intacta teniendo en cuenta que la canal desapareció hace muchos siglos (desestimant la possibilitat de que aquesta volta fora reconstruïda amb posterioritat, però potser amb la mateixa base) Pero es que, además, la zona en la que se encuentra, está cubierta de restos de cerámicas romanas.... Ventayol nos cuenta que al cavar para plantar almendros aparecieron

El 425, *Pollentia* fou destruïda pels vàndals. De fet, avui és quasi segur que la ciutat no va finir del tot per l'escomesa dels bàrbars, sinó que va continuar durant tota l'època bizantina i quasi tota la musulmana, molt possiblement com a únic nucli urbà de la contrada, fins que definitivament, va esvaïr-se en algun moment del segle XII.

Malgrat la seva proximitat, durant bona part de l'any les dues poblacions *Bocchoris* i *Pollentia* i els seus territoris quedaven separades pel torrent de la Vall d'en Marc, també conegut com torrent de Sant Jordi, que recull les aigües del torrent de l'Estret de Ternelles.

Pollentia quedava així sense un accés fàcil a l'enclavament anomenat Castell del Rei que permetia el control estratègic del flanc nord de la Serra de Tramuntana, situat a la serralada de Ternelles, a una altura de 476 m, sobre imponents penya-segats, un excel·lent mirador natural sobre la Mediterrània occidental. D'aquesta fortificació actualment només es conserva el recinte emmurallat, alguns plafons de les seves torres i la contraporta d'entrada, de construcció possiblement àrab sobre una altra de primitiva (potser romana). Per altra banda resultava necessària una bona relació entre *Bocchoris* i *Pollentia* per tal de garantir el subministrament d'aigua a la ciutat romana. La font de la Vila i la font de l'Algaret es troben situades a uns 70 m sobre el nivell del mar. La primera subministra aigua a la vila de Pollença i neix del reguerol amb el mateix nom, i la segona neix a la dreta del camí que puja cap a Ternelles.¹⁷

Bocchoris quedava aïllada entre la Serra de Tramuntana i el torrent, cosa que minvava les seves possibilitats de comunicació amb la capital *Pollentia*, i altres indrets de la resta de l'illa de cultura encara talaiòtica a les primeries de la conquesta.

Dos nuclis poblats, tant els talaiòtics com els romans, es podien veure afavorits per una infraestructura de connexió com la que estem parlant, un pont a fi de relacionar les terres immediates. Els ponts són obres d'un marcat caràcter pragmàtic però també simbòlic, pel fet d'unir dos punts separats per barrancs o corrents fluvials, en la construcció dels quals col·laborava sovint gent que tenia un objectiu comú i que per tant els procurava un estret lligam.

cimientos muy anchos con sillares muy grandes, una cavidad profunda que llenaron de piedras y una pared estucada con pinturas...." i continua: "...Pero los partidarios del acueducto pollentino aún se pueden agarrar a otra pista: se conoce en época árabe un Rafal Alcapzal o Benicapzel, que se traduce por "acueducto" (Rosselló, 1999: 26), en el lugar donde ahora está Alcudia. ¿De qué acueducto se trataba? ¿Eran los restos (fuerte rebaje en la arenisca) que el historiador Ventayol señaló junto al bastión de la iglesia?...". Finalment intenta donar resposta a com s'aprovisionaren els romans d'aigua sense trobar cap solució definitiva al problema, i resol el problema de la següent manera: "...en las excavaciones de Pollentia se han encontrado abundantes pozos que podrían abastecer las necesidades domésticas, pero no los previsibles baños..."

¹⁶ Damià CERDÀ: "Cala Murta", *Bolletí de la Fundació "Rotger-Villalonga"*, 14, Pollença, 1993, 22-25.

¹⁷ Damià CERDÀ: "Cala Murta", *Bolletí de la Fundació "Rotger-Villalonga"*, 14, 1993, 23. "Dins l'Estret actualment queden les restes de les dues canals abandonades i una en us. Les tres atravesen el torrent de dreta a esquerra segons pujam per l'Estret de Ternelles. la conducció moderna segueix el marge dret del torrent; en canvi la canal romana ho fa per la banda esquerra.quan es va construir la carretera per l'estret que va de Pollença a la possessió de Ternelles, emmascaren els primers metres de la sortida de la canal romana, i no la tornem a trobar amb seguretat fins uns quants metres abans d'arribar a un molí d'aigua abandonat vora l'estret; allà es veu un gran bloc d'argamassa, que és part de la canal incrustada dins la paret del torrent...."

Tanmateix, tot el que s'ha plantejat fins al moment, s'ha de recolzar en dades objectives i materials que puguin corroborar o descartar aquesta hipòtesi; si no, seran només conjectures que no proven cap filiació o paternitat d'aquesta estructura arquitectònica, objecte d'estudi. Ara per ara, es tracta d'un pont, sense cap dubte antic, però que pot haver estat reconstruït o edificat posteriorment a l'època suposada.

Hipòtesi: el pont de Pollença pot ser romà.

Tot el que hem apuntat abans, així com la notable simetria que denoten la gran majoria dels ponts romans, ens porten a plantejar la possible simetria del nostre pont en la seva primera fase de construcció, després de la qual s'hauria eliminant un dels dos arcs petits. Per això, cas de ser romà, serà previsible trobar en una prospecció arqueològica de l'entorn les restes de l'estrep lateral sota el terraplenat de la marjada medieval que podem veure actualment.¹⁸



Figura 13.- Esperó aigües amunt



Figura 14.- Esperó aigües avall

En el cas del pont que ens ocupa, podem veure que té dos esperons als dos costats del pilar (aigües amunt i avall) indistintament. Si ens hi fixam detingudament, podem apreciar clarament que l'esperó situat contracorrent (Figura 13) està executat amb aparell de carreus molt antics a la vista de la seva textura i el seu color, d'acabats ben escairats lligats amb morter de calç i cendres que li confereixen hidraulicitat¹⁹ i una duresa poc freqüent en èpoques posteriors, mentre que l'oposat (Figura 14), tot i tenint una forma semblant, està executat amb maçoneria lligada amb mescla. Per tant, mentre que el primer

¹⁸ Manuel DURAN: "Identificación de Puentes Romanos en Hispania". *Obra Pública Ingeniería y Territorio*, 57. (2002). afirma categòricament que els ponts que considera no són romans i sense argumentar-ho sòlidament que: "...Menys dubtes amb altres obres les fàbriques de les quals no ens semblen romanes, tot i haver-hi estat considerades per la majoria d'estudiosos. Entre altres molts exemples senyalarem els ponts de Luco de Jiloca a la província de Saragossa, l'anomenat pont Romà de Pollença a Mallorca,...." limitant-se a dir que "...Cap d'ells reuneix les característiques més significatives dels ponts romans hispans que hem citat...."

¹⁹ Damià CERDÀ. "Cala Murta", *Bolletí de la Fundació "Rotger-Villalonga"*, 14, 1993, 25. "... Se compon de dos arcs desiguals que descansen sobre un robust esperó que a la vegada té damunt un petit arc, per evitar la pressió de l'aigua quan ve una torrentada. El pont està construït amb argamassa hidràulica molt resistent, feta amb calç i cendra, segons un anàlisi feta recentment pels arqueòlegs francesos que excavaren a Cartago..."

esperó respon a les característiques i necessitats del *modus operandi* romà, el segon sembla ser un afegit posterior innecessari i d'època més recent.

El Pont de Cubelles (Figura 1) és un pont estret de només té una amplada de 2,9 m (10 peus) al paladar de les voltes, i d'1,9 m de via lliure que serien suficients per al pas d'un sol carro. És de suposar que, donat l'objectiu i la utilització que li assignam al pont, no requeria major amplada que la que permetés donar pas esporàdic a un sol carro en un sol sentit, i del pas de vianants talaiòtics i romans de les rodalies. Per tant seria previsible, de confirmar-se, l'existència originària d'un pont romà d'un sol sentit, la localització d'una via tipus *Actus* al seu entorn immediat.



Figura 15.- Diferències entre el material de la volta i l'embut

Els carreus utilitzats a les arestes i a l'interior de la volta son escairats, llisos, sense encoixinar, i amb juntes fines i molt ben executades. Amb travada per filades horitzontals de peces disposades a trencajuntes verticals, Solució habitual en ponts de dimensions més reduïdes com és el cas del pont de Cubelles.

De tota manera es poden apreciar un seguit de trets i discontinuïtats als carreus, que ens permet assegurar que les voltes foren reconstruïdes amb posterioritat. Per exemple, el seu diferent tallat, la diferent tonalitat, diferent grau d'erosió, pàtines diferents, l'obertura graonada de les juntes seguint l'intradòs de la volta fins a tocar amb el llit del torrent (Figura 15), i diferent desgastament dels carreus que pertanyen a les dues voltes, especialment a la d'arc rebaixat (Figura 15). Per altre costat, la pedra calcària que fa de fonament sota l'esperó i del mateix arc té una entalladura que fa la funció d'imposta (Figura 16) i que insinua que anteriorment la volta de mig punt s'hi ajustava descarregant-hi els esforços directament, per la qual cosa hem de pensar que antigament aquest arc, en lloc de rebaixat, era de mig punt (Figura 20).



Figura 16.- Entalladura a la base de fonamentació

Tenim referències comptables del registre de la casa de la vila d'unes aportacions per a una reparació a principis de segle XIV. Cal esmentar que la clau de la volta de mig punt es més estreta que la resta de dovelles (més uniformes tant en el gruix com amplada) (Figura 18), cosa poc habitual en ser la peça sotmesa a més esforç de compressió, i caldria esperar en tot cas que fos més ampla.



Figura 17.- Clau de la volta de mig punt, més estreta que la resta de dovelles

Aquest mateix fet es pot apreciar també a l'arc de descàrrega situat al ronyó on trobam, en lloc de la clau, dues contraclaus també més estretes que la resta de dovelles (Figura 17). Tot plegat indica que es tracta de voltes reconstruïdes, tal volta amb carreus reutilitzats.



Figura 18.- Arc de descàrrega sense clau i amb dues contraclaus de poc gruix

Ara bé, encara que la relació entre via i pont no és en ella mateixa una garantia de romanització ja que, si més no, el pont pot ser una construcció posterior o en el millor dels casos construïts en el mateix lloc, aprofitant tal vegada materials originaris, això ens obligarà a fer una aproximació a l'estudi de la xarxa viària de l'època per tal de determinar quina via podríem trobar als dos costats del pont i si aquesta és efectivament d'origen romà.

Conclusió.

De tot l'exposat, es desprèn que el pont de Cubelles podria tenir l'origen i fonamentació d'època romana, especialment pel que fa referència al esperó original (Figura 13) que es conserva quasi intacte i amb una solidesa i factura de l'aparell sorprenentment perfecta, tot i no tractar-se de carreus encoixinats.

Per altra banda, sembla que les dues voltes de llums desiguals (Figura 19) varen ser restaurades a principi del segle XIV com a conseqüència d'una gran avinguda d'aigua, segons Pere Sales que va fer juntament amb Miquel Cifre l'estudi sobre arqueologia hidràulica (1999: 114). Aquesta revinguda va enderrocar el pont, però deixant segurament intactes l'esperó (solament amb un cert desplaçament i lleuger gir que es pot apreciar actualment), així com els fonaments dels estreps. En la reconstrucció podrien haver-se

reaprofitat alguns carreus originals, aportant-ne de nous amb un tipus de material similar, extret segurament de la mateixa pedrera original. Vist el grau de meteorització (semblant al de l'esperó), els ronyons de les voltes estan realitzats amb carreus escairats reaprofitats, i els que conformen l'embut del torrent, bé sigui aigües amunt, com avall, a la part de l'arc rebaixat probablement són originals amb un recreix de carreus reaprofitats, mentre que al costat de la volta de mig punt semblen posats de bell nou en el moment de la reforma.

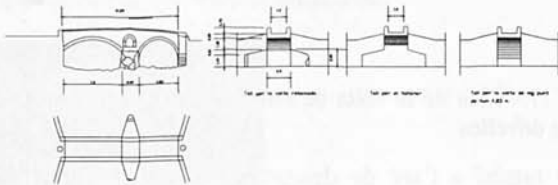


Figura 19.- Estat actual del pont

Pel que fa a l'arc de descàrrega, possiblement està realitzat amb carreus reaprofitats d'un dels arcs de descàrrega anteriors, o bé dels dos, cosa que podria explicar el fet de que la clau es conforma per dues mitges peces (Figura 18).

El fet que els carreus de l'embut situat al costat de la volta rebaixada semblin originals dóna peu a pensar que en realitat es tracta d'un segon esperó convertit en embut quan fou eliminada una de les voltes menors i reduït el canal²⁰ del torrent amb un terraplenat, hipòtesi apuntada anteriorment i que queda confirmada per l'entalladura localitzada al fonament de pedra calcària que serviria d'imposta per a l'arrancada de la volta de mig punt que existia originàriament. Si fóra així, com sembla probable, la rasant del pont adquiriria al costat de la volta de més llum un pendent clarament excessiu per als carros de tracció de l'època, per la qual cosa es faria necessari dotar el pont d'una segona volta de mig punt de llum estreta per tal de reduir-ne els pendents, i per tant també dotant-lo de la simetria característica d'aquest tipus de ponts (Figura 20).

Per altra banda, és obvi que tota la maçoneria d'argamassa de calç i carreus sense escairar que queda per sobre les voltes, és realitzada lògicament en la mateixa època o fins i tot posteriorment a la restauració de les dues voltes.

Naturalment la prova definitiva per confirmar la hipòtesi establerta en aquest article, la podria donar una futura excavació de l'entorn immediat del pont descobrint restes de les estructures citades; això és, restes dels fonaments de l'estrep (qui sap si amb part de l'estrep) sepultades al realitzar el marge, o bé algun camí que arribàs al pont amb les característiques de les vies romanes.

²⁰ Cal considerar que, com més gran es la màniga del torrent, menys cabal i pressió de l'aigua sobre l'estructura del pont, per la qual cosa és freqüent que el pont es realitzàs amb la màniga més ampla possible si les condicions topogràfiques ho permetien, com és el cas.

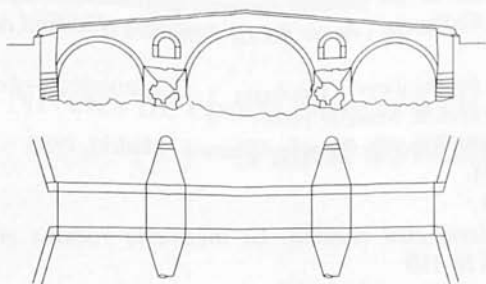


Figura 20.- Reconstrucció teòrica de l'estat original del pont

Si la hipòtesi plantejada es confirmàs podríem concloure una cronologia del pont contemporània a l'ocupació de l'illa pels romans, i potser coincident i/o formant part del pacte de federació de la ciutat preromana de *Bocchoris* amb Roma. Queda provat documentalment que el pont fou enderrocat a principis del segle XIV per una gran avinguda, però no es pot determinar si anteriorment ja havia estat reformat i modificat. Tot i que es de suposar que, després d'un mil·lenni d'existència, al manco, ja havia sofert una reducció de la seva màniga que finalment provoca la seva quasi total destrucció a excepció de l'esperó central. Malgrat tot, i considerant el fet que el pont actual encara té carreus reaprofitats en un lateral de l'embut i a l'arc de descàrrega, ens permet considerar la possibilitat que en aquesta data (principis del segle XIV) el pont probablement romandria en peu en bona part, tal com fou dissenyat pels enginyers romans.

Bibliografia

- AA. VV.: *I.er Seminario Internacional Puente de Alcántara*, Alcántara, 1989.
- AA. VV.: *Strade romane: ponti e viadotti*, Atlante tematico di topografia antica, 5 Roma, 1996
- J. P. ADAM: *La construcción romana. Materiales y técnicas*; León, 1989.
- J. M. ÁLVAREZ MARTÍNEZ: *El puente romano de Mérida*, Badajoz, 1983.
- Isaías ARRAYÁS MORALES: *El territorium de Tarraco. Les Fonts arqueològiques*. (Tesi doctoral) B.4.588-2003/84-688-1008-8, 2002.
- Antonio BLANCO FREJEIRO; Germán DELIBES DE CASTRO: *El puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977.
- A. CHOISY: *El arte de construir en Roma*, Madrid, 1999.
- Damià CERDÀ: "Homenatge a Damià Cerdà". *Bolletí de la Fundació "Rotger-Villalonga"*, 14, Cala Murta, 1993.
- M. DURAN FUENTES: *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Tarragona, 2005.
- M. DURAN FUENTES: "Técnica y construcción de puentes romanos. Elementos de Ingeniería Romana", *Las Obras Públicas Romanas*, Tarragona, 2004.
- M. DURAN FUENTES: "Identificación de Puentes romanos en Hispania", *Obra Pública, Ingeniería y Territorio, Ingeniería e Historia III*, Madrid, 2002.
- M. DURAN FUENTES: "Análisis constructivo de los puentes romanos", *Libro de Ponencias del I Congreso sobre las Obras Públicas Romanas*, Mérida, 2002.
- M. DURAN FUENTES: *La construcción de puentes en la antigua Gallaecia romana* (Tesi doctoral), Universitat de A Coruña, 2001.

- M. DURAN FUENTES : "Aportación al estudio de los puentes romanos peninsulares: análisis de la capacidad de desagüe de varios puentes de Gallaecia", *Actas del III Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Sevilla, 2000.
- M. DURAN FUENTES: "Puentes romanos peninsulares: Tipología y Construcción". *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996
- C. FERNÁNDEZ CASADO: *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, 1980.
- V. GALLIAZZO: *I ponti romani*, Canova, 1994.
- P. GAZZOLA: *Ponti Romani*, Florencia, 1963
- I. GONZÁLEZ TASCÓN: Artífex. *La ingeniería civil romana. La ingeniería romana en España. Catálogo de la exposición*, Madrid, 2002, 126-150
- HERODOTO: *Los nueve libros de la historia*, Madrid, 1989.
- J. LIZ GUIRAL: *Puentes romanos del Convento Jurídico Caesaraugustano*, Zaragoza, 1985.
- J. LIZ GUIRAL: *El puente de Alcántara: arqueología e historia*, Madrid, 1988.
- J. LOSTAL PROS: *Los miliarios de la provincia Tarraconense*, Tarragona, 1992..
- B. MALAVE OSUNA: *Legislación urbanística en la Roma Imperial. A propósito de una Constitución de Zenon*, Málaga, 2000.
- A. MALISSARD: *Los romanos y el agua*, Barcelona, 1996.
- P. MENDES PINTO: *Pontes Romanas de Portugal*, Lisboa, 1998.
- C. O'CONNOR: *Roman bridges*, Cambridge, 1993.
- A. PALADIO: *Los cuatro libros de arquitectura*, Madrid, 1988.
- G. B. PIRANESI: *De la magnificencia y arquitectura de los romanos y otros escritos*, Madrid, 1998 .
- Mateu ROTGER: *Historia de Pollensa*, Pollença, 1995.
- C. SANCHIS DEUSA: *Els ponts valencians antics*, Valencia, 1993.
- T. VEGA ABELARIA: "La participación del ejército romano en la construcción de la red viaria". *Larouco* , 3, 2001.
- M. VITRUVIO: *Los diez libros de Arquitectura*, Madrid, 1997.

RESUMEN

En un intento de sistematizar el estudio del mundo romano en Mallorca, hallamos una serie de informaciones contradictorias sobre la paternidad de la construcción del puente de Cubelles (situado en el municipio de Pollença), que cruza el torrente de Sant Jordi de modo que debía unir los caminos de ambas márgenes. En este intento de filiación se establecen unas pautas estratégicas, históricas o de carácter social, territorial, formal y material de este tipo de construcciones, reproduciendo, en la medida de lo posible las condiciones que se dieron en la época que supuestamente se construyó.

ABSTRACT

Several non-matching information on the authorship of Cubelles' bridge (Pollença) that crosses Sant Jordi's streamline raised in researching the roman world in Majorca. In crediting the construction works, this paper establishes strategic, historical (as well as social matters), territorial, formal, and material guidelines. At the same time, it has been reproduced, as far as possible, the historical conditions according to which it was erected..