

«PER LO PONT D'INCA NOVAMENT FAHEDOR». RUINA Y RECONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE MALLORQUÍN (1465)

MARÍA BARCELÓ CRESPI
Universitat de les Illes Balears

SUMARIO

Introducción.- 1. El estado ruinoso de los puentes.- 2. El *Pont d'Inca*, punto clave en el acceso a la Ciudad.- 3. Análisis de los Capítulos.- Apéndice.

INTRODUCCIÓN

Para el caso mallorquín las aportaciones al estudio de las obras públicas medievales ha merecido más bien poca atención por parte de los historiadores tanto por lo que afecta a infraestructuras viarias en general como a caminos y puentes en particular¹.

Es cierto que la limitación de los datos ofrecidos por las fuentes documentales son condicionantes, pero aun así van apareciendo informaciones de características diversas y de forma dispersa que permiten entrever algunos aspectos en este sentido.

En los últimos años diferentes Congresos y reuniones científicas, especialmente en Francia, han tratado el tema de las construcciones civiles de interés público en la época medieval. Entre este tipo de obras cabe citar de manera preferente los puentes como elementos de gran importancia tanto considerados como puntos clave en el contexto de las vías de comunicación como incluso a nivel de percepción de impuestos (pontazgo).

El presente estudio tiene por objeto el análisis de la problemática que

¹ Sin duda, hasta el momento, el trabajo más detallado en este sentido es el de Isabel GARAU LLOMPART, «*El Pont de Súrria: un ejemplo de construcción medieval (1420-1421)*», Palma, 1990. Prescindimos de ofrecer una relación bibliográfica sobre el tema en cuestión, tanto de carácter general como específico, pues se puede consultar en la obra antes citada.

registra el *Pont d'Inca* hacia 1465, el cual debido al estado de ruina que presenta hace que el Consell General acuerde su reconstrucción.

1. EL ESTADO RUINOSO DE LOS PUENTES

Es muy probable que muchos de los puentes mallorquines existentes en el siglo XV tuvieran un origen bastante anterior que podría ser de época musulmana. De momento, sólo el puente que atraviesa el torrente de Sant Jordi en la villa de Pollença parece ser una pervivencia romana. Con el paso de los años los puentes al igual que los caminos y otros elementos que conforman las infraestructuras viarias denotaban su estado ruinoso. Al llegar la centuria del Cuatrocientos lo mismo ocurría aplicado a las infraestructuras urbanas en la Ciudad de Mallorca, la cual ofrecía una imagen deplorable tanto a los visitantes como a sus propios habitantes. La documentación coetánea refleja el mal estado de conservación de la muralla y sus puertas, del muelle, de la acequia del agua, de las atarazanas, etc².

Los puentes y caminos de la Mallorca bajomedieval participaban del mismo estado general de deterioro que el resto de infraestructuras, lo cual puede apreciarse en los ejemplos siguientes:

* El 21 de mayo de 1438, el clavario de Manacor Francesc Sabet pagaba la cantidad de 4 sueldos a Tomàs Joan, uno de los jurados, que los había adelantado con la finalidad de comprar cal para arreglar el puente llamado de Pere Andreu en el camino de Palma³.

* En 1478 las lluvias habían destruído el puente de Surià, cerca de la Ciudad de Mallorca pero en el término de Llucmajor. Consta que la reparación de este puente tuvieron que satisfacerla los carreteros de los pueblos de Llucmajor, Campos, Felanitx, Santanyí y Porreres, según un acuerdo de los jurados de la Ciudad y que el lugarteniente notificó al alcalde de Llucmajor⁴.

* Los jurados de la Ciudad y Reino de Mallorca, el día 12 de diciembre de 1495, procuraban atender la petición presentada por los síndicos y clavarios de la *Part Forana* en la que se exponía que el puente mayor y otros del camino de Llucmajor mostraban algunas partes en estado ruinoso. Los representantes foráneos consideraban que las reformas correspondían ser

² María BARCELÓ CRESPI, *Retrat de la ciutat de Mallorca cinc-cents anys enrere (aspectes urbanístics)*, «Estudis Baleàrics», 41 (Palma, 1991), pp. 105-122.

³ AMM, *Llibre de Clavariat*, 4 (1437-1438), f.11.

⁴ Bartolomé FONT OBRADOR, *Historia de Llucmajor*, II, Palma, 1974, p. 64. Es sabido que los gastos ocasionados por la reparación de algunos puentes podían ser satisfechos bien por la administración o por particulares.

pagadas por la Universidad. Ante tal postura los jurados resolvieron que los síndicos y clavarios arreglaran o hiciesen arreglar dichos puentes en todo lo que fuese menester comprometiéndose a pagar, aunque no se concretaba si sería el montante total de la obra o sólo una parte⁵.

* El 13 de noviembre de 1501, los jurados atendían la súplica de los síndicos y clavarios de la *Part Forana* quienes explicaban como en el camino de Lluçmajor *en lo vinyet stigue molt dolentament que no si pot passar e com fa pluges moltes bèstias si perden en gran dan de la Ciutat e dels habitants de las vilas de Lluçmajor, de Campos e de Sanctanyí*. Resolvieron que el camino fuese arreglado a partir de dineros públicos y pensando que podrían contar con alguna *ajude de jornals* tanto de Lluçmajor como de Campos⁶.

* En 1515, de nuevo los jurados atendían una súplica similar a la anterior. El día 11 de diciembre hicieron entrega de 50 libras para las reformas necesarias en los puentes y camino que enlazaba la villa de Sineu, situada en el centro de la isla, con la Ciudad. Esta cantidad se obtendría a partir del impuesto del *tall*⁷.

En la segunda mitad del siglo XV, especialmente, la situación de la economía y de las finanzas mallorquinas era catastrófica. La deuda pública constituía una verdadera angustia para la administración con efectos todavía más graves para las clases populares. De ahí que en muchas ocasiones se tuviera que hacer frente a gastos urgentes, como la compra de trigo, mientras las construcciones públicas se retrasaban y su estado de deterioro era manifiesto. La preocupación por parte de las autoridades para dar solución a las necesidades provenientes sobre todo de la defensa (murallas y puertas), pero también del resto de las infraestructuras urbanas, a menudo tardaba en reflejarse en realizaciones concretas y dejar de ser simples palabras. Casi siempre el problema radicaba en encontrar la fórmula para obtener el dinero necesario. Puede indicarse, a nivel de ejemplo, que entre las causas que obligaban a la cada vez más frecuente implantación del impuesto extraordinario del *tall* entre 1450 y 1521, dos hitos cronológicos importantes en la Historia de Mallorca por coincidir con dos conflictos sociales destacados como son el levantamiento foráneo y la Germanía, figuran de manera destacada tanto la fortificación como todo aquello referente a las reformas urbanas y viarias y entre ellas, sin duda, caben los puentes. De ahí que se establezca una estrecha relación entre fiscalidad y obras públicas⁸.

⁵ ARM, EU, 22, f.376 v.

⁶ ARM, EU, 22, f. 173.

⁷ ARM, EU, 27, f. 231 v.

⁸ No tratamos la problemática de los puentes en el interior de la Ciudad. El casco urbano de la Ciudad de Mallorca, por su particular configuración topográfica, estaba dividido en dos partes bien definidas y separadas por el torrente de Sa Riera. Los puentes como elemen-

2. EL «PONT D'INCA», PUNTO CLAVE EN EL ACCESO A LA CIUDAD

Una de las principales vías de comunicación en el trazado insular fue y sigue siendo el camino de Inca. Ya en la época romana una calzada unía los dos núcleos urbanos más importantes de la isla, es decir, Palma y Pollentia. Esta calzada coincidiría, más o menos, con el camino medieval y con la posterior carretera, sustituida en la actualidad por una moderna autovía que no se adapta al trazado antiguo.

En el siglo XV este camino enlazaba por una parte la capital con la villa de Inca, que era el segundo núcleo de población en importancia, y por otra parte suponía la ruta natural que unía la Ciudad y la gran mayoría de pueblos de las comarcas del *Raiquer* y del *Pla* de la isla de Mallorca⁹.

El *Pont d'Inca* se ubicaba, al igual que en la actualidad, sobre el torrente *Gros* a unos cinco kilómetros de la Ciudad partiendo del recinto amurallado. Con el paso de los años ha dado lugar al topónimo que designa un gran barrio que en los momentos actuales forma parte, prácticamente, del ensanche urbano. Un puente puede llegar a convertirse en elemento de identificación de un lugar concreto.

En la sesión del Gran y General Consell celebrada el día 16 de marzo de 1463, Pere Massip, clavario y síndico de la *Part Forana*, exponía lo siguiente: era de todos conocido que el puente del camino de Inca desde hacía tiempo estaba derribado, lo que *és gran dan dels caminans, anants e vinents a la Ciutat* especialmente en tiempo de lluvias cuando el torrente corre. Los viandantes no podían pasar sin gran peligro de sus personas y de sus bestias y ya se habían ahogado algunos por falta del puente. El síndico pedía que el Consell acordara la construcción de dicho puente sin más demora. Además, insistía en que el coste de la obra se acumulara al *tall* que iba a imponerse próximamente o, en todo caso, que se asignara parte de la cantidad ya acordada para las reformas en la murallas y provisión de armas de la villa de Alcudia.

La mayoría de los asistentes a la reunión, es decir los consejeros de la Ciudad exceptuando Jaime Mercer, opinaron que de momento la reconstruc-

tos de unión entre la parte alta y la parte baja de la Ciudad eran necesarios. Casi una decena de puentes constituían los nexos de unión entre ambas partes. Se dispone de constancia documental como algunos de estos puentes a lo largo del siglo XV necesitaban también una reparación teniendo en cuenta, sobre todo, las consecuencias que en ellos dejó el desbordamiento del torrente tanto en 1403 como en 1444. Así consta al menos la referencia del término de unas obras en el puente del Mercado fechada el jueves 3 de marzo de 1513 (ARM, EU, 27, f. 9).

⁹ A efectos simplemente orientativos, Inca hacia 1466 contaba con unos 2.500 habitantes lo cual la convertía en el núcleo más poblado después de la Ciudad. Francisco SEVILLANO COLOM, *La demografía de Mallorca a través del impuesto del morabatí: siglos XIV, XV y XVI*, «BSAL», 34 (Palma, 1974), p. 270.

ción del puente no podía llevarse a cabo puesto que no era conveniente incrementar el montante del *tall*. Los habitantes del Reino estaban suficientemente agobiados desde el punto de vista fiscal y no procedía restar dinero del asignado para la defensa de Alcudia. Sin embargo todos los consejeros foráneos, con la excepción de Miquel Ferrer de Alcudia, juntamente con Jaume Mercer, sugirieron que dicho puente era del todo necesario y que *se deu fer de present e que per res no.s deu dilatar*¹⁰. Una vez más se evidenciaban las discrepancias y el enfrentamiento entre los intereses de la Ciudad y los de la *Part Forana*.

Pasarían casi dos años sin dar solución al problema. El miércoles 23 de enero de 1465, en la sesión del Gran y General Consell de nuevo los representantes foráneos exponían la gran necesidad que *és en dar orde e manera que lo pont d'Inca sia fet, com sia gran perill en tems d'ayguas e lo dit torrent corra que los caminants e bístias passen l'aygua sens pont de què alguns homes e bèstias hi són ja negats e que per res no.s deu differir que lo dit pont sia fet*.

El Consell remitió el tema a los jurados y síndicos foráneos para que procedieran al respecto e indicando que encauzaran las obras para que el puente *sia fet al pus prest que fer se puxa*¹¹.

El miércoles, día 6 de marzo de 1465, se concertaba un acuerdo que firmaron de una parte Rodrigo Santmartí, Antoni Duran, Andreu Net, Gabriel Martí y Lluç Domènec, jurados de la Ciudad y Reino de Mallorca, conjuntamente con los síndicos foráneos Jaume Salom y Arnau Sbert, y de otra parte el maestro albañil Guillem Vilasclar. En este contrato se detallaban los *Capítols* por los que se habría de regir la nueva *fàbrica e factura del Pont d'Inca qui's ha a fer e obrar en la forma e manera deius scrites* (Véase apéndice).

Guillem Vilasclar fue uno de los más reconocidos *picapedres* de la segunda mitad del siglo xv. Discípulo del gran arquitecto Guillem Sagra y continuador de la Lonja de la ciudad de Mallorca cuando aquél marchó a Nápoles, reclamado por el rey Alfonso el Magnánimo para intervenir en las reformas del Castel Nuovo, Guillem Vilasclar, oriundo de Felanitx, era el más destacado miembro de una familia en la que varias personas se dedicaron a la construcción. En 1464 participaba en el General Consell, como representante del gremio de picapedreros, por el estamento de los menestrales. Entre otras obras, Guillem Vilasclar al menos intervino en 1454 en las reformas del muelle y de la puerta de Santa Catalina; en 1458, en las puertas del Sitjar y de Santa Fe y, en 1460, de nuevo en la tantas veces remendada puerta de Santa Catalina. Cristòfol Vilasclar y Joan Vilasclar, juntamente con otros albañiles, trabajaron en 1464 también en la puerta de Santa Catalina¹².

¹⁰ ARM, AGC, 9, f. 5 v.-6.

¹¹ ARM, AGC, 9, f. 70 v.

¹² María BARCELÓ CRESPI, *Adobs en la murada de la Ciutat de Mallorca (1450-1500)*, «BSAL», 45 (Palma, 1989), pp. 155-163.

Se ofreció la construcción del puente a diferentes maestros albañiles indicándoles que para la realización del mismo se les entregarían todos los pertrechos o materiales del puente antiguo que se encontraban en el lecho del torrente. El único que se brindó para edificarlo por menos precio fue Guillem Vilasclar, *mestre de la Lotge*, que como se ha indicado intervenía en la mayoría de las obras públicas y que, por mediación del lugarteniente general, aceptó los citados capítulos así como la cantidad de 510 libras¹³.

3. ANÁLISIS DE LOS CAPÍTULOOS

Los capítulos por los que Guillem Vilasclar se comprometía a la recuperación del puente del camino de Inca, situado concretamente en el denominado rafal de n'Ametller, constaban de 18 puntos¹⁴. De ellos, en un comentario de conjunto, se desprende lo siguiente:

a) dimensiones, estructura y forma

1. No se deben aprovechar los arranques del anterior puente sino que se tenga en cuenta *a descayre* seguir la orientación que marca el lecho del torrente.

2. Que tenga de combadura, entre ambos arranques o bases del puente, 8 canas de Montpellier (1 cana = 2'107 metros) y de *busso*, 1/3 de la combadura.

3. La anchura debe ser de 2 canas.

4. En cada arranque debe haber 2 canas de *respatles* de argamasa.

5. La altura, desde el lecho del torrente hasta la bóveda, ha de ser de 10 palmos medida de Montpellier.

6. La bóveda o anillo tiene que estar hecha de piedra de *pla* (piedra de lecho) mientras que en los extremos de la misma deben colocarse dos piedras de *asta* y dos *atravets* (piedra a soga y tizón).

7. En cada hilada de la bóveda deben ser colocadas dos piezas *bursenques* llamadas *cadells*.

8. Por encima de la bóveda de piedra debe construirse una bóveda de argamasa para que el puente sea resistente.

9. Desde el inicio al final del puente cabe adecentar una calzada que tenga 20 canas a cada parte y que se logre la pendiente adecuada.

10. Desde la base del puente hasta el final de la calzada ha de levantar-

¹³ ARM, EU, 13, f. 59.

¹⁴ ARM, EU, 12, ff. 124 v-126.

se una pared de piedra labrada por la parte exterior y de argamasa en el interior. El grosor de dicha pared ha de ser de 3 palmos de Montpeller.

11. De una pared a la otra, desde la base del puente hasta el final de la calzada, se haga una bóveda de argamasa para que el empedrado esté sobre firme.

12 Al final de la calzada ha de colocarse una cadena de piedra dura. El puente debe allanarse con piedra labrada por el exterior y argamasa en el interior.

13. Cuando el puente esté allanado, debe prepararse un empedrado fijándolo en la argamasa.

14. De la misma longitud que el puente y la calzada han de colocarse tres hileras de piedra labrada a modo de pasamano.

b) materiales

15. El maestro Vilasclar estaba obligado a construir el puente con piedra procedente de las canteras del Coll den Rebassa o de Rafalbeig¹⁵. Estos materiales eran transportados por mar hasta la Ciudad, porque era el medio de transporte más fácil y además las canteras se situaban junto al litoral¹⁶.

c) duración de la obra

16. El plazo previsto para que el maestro albañil entregara la obra acabada era aproximadamente de medio año, pues se señala la fecha del próxi-

¹⁵ Las canteras de Rafalbeig (Calvià) se explotaban ya en el siglo XIV y proporcionaron abundante material para la construcción de gran parte de los edificios góticos de la Ciudad así como para las reformas de la muralla.

La piedra empleada en el puente de Suria en parte también procedía de Rafalbeig (Isabel GARAU LLOMPART, *op. cit.*, pp. 38 y 55).

Igual importancia registraban las canteras del Coll den Rebassa o las de la zona del Cap Blanc. En el inventario del propio Cristòfol Vilasclar, realizado ante el notario Miquel Abeyar el día 22 de agosto de 1475, consta que poseía unas canteras situadas en el Cap Blanc, otras en la marina de Felanitx y una casa en Rafalbeig. ARM, Prot. A-76, ff. 301-303.

Cristòfol Vilasclar en 1450 fue el constructor de un puente en Sóller [Gabriel LLOMPART, *Sagreriana minora*, «BSAL», 39 (Palma, 1983), p. 422].

¹⁶ La Portella den Fusser —como se la conocía al menos en el siglo XIV— era el lugar de desembarco de las embarcaciones dedicadas al transporte de la piedra (barcas de ribera). En la misma plaza de la Portella había un mercado de piedra. Así pues, «la piedra de construcción se llevaba de un sitio a otro mediante navegación costera, ya que las canteras se abrían ordinariamente en las lomas de la misma orilla marina, donde hoy aun muestran las grandes cicatrices que abrió en ellas el levantamiento de la ciudad» (Gabriel LLOMPART, *op. cit.*, p. 412).

mo mes de agosto. Para el ya citado puente de Suria, su construcción duró desde septiembre de 1420 a mediados de marzo de 1421. En ambos casos se aprecia que el término medio, en cuanto a tiempo empleado en la construcción, es de unos seis meses.

d) precio

17. La cantidad estipulada era de 510 libras,

18. Se marcaban unos plazos referentes al cobro de la cantidad convenida:

* 200 libras de entrada.

* 100 libras en el momento en que los materiales estén preparados y se empiecen a levantar las bases del puentes.

* 100 libras cuando la estructura del puente esté acabada.

* 50 libras para el proceso de allanar el puente.

* y las restantes 60 libras al concluir por completo la obra.

Las dos partes contratantes aceptaban el cumplimiento de estos capítulos ante Gabriel Abayar, notario y escribano de la Universidad. Los jurados y síndicos comprometían los bienes de la *Universitat* y del *Sindicat* como garantía, mientras que Guillem Vilasclar lo hacía en base a todos sus bienes tanto actuales como futuros. Pere Espanyol, ciudadano de Mallorca, actuaba como fiador del maestro Vilasclar.

Al cabo de tres meses, concretamente el día 12 de junio del mismo año 1465, los jurados y Cristòfol Vilasclar (uno de los miembros de esta dinastía de maestros albañiles) ratificaban los acuerdos anteriores mediante nueve puntos y se indicaba que se hacía «*scriptura en eterna memòria*»¹⁷. De hecho se añadían dos consideraciones: la primera que la obra resultara bien hecha y estable y que pudiera ser supervisada por dos maestros elegidos por el lugarteniente real así como los jurados; y la segunda que el maestro Vilasclar estuviera obligado a adelantar el pago de los materiales tales como piedra, madera y todo aquello necesario de tal forma que no se le debiera entregar sino la cantidad concertada.

El lunes 23 de noviembre de 1467 los jurados entregaban 24 libras, 13 sueldos y 9 dineros a Guillem Vilasclar. Esto era una parte restante de 33 libras, 6 sueldos y 8 dineros *per dos terço de aquelles 50 lliures*, las cuales todavía el Gran y General Consell debía en relación al *Pont d'Inca* como ayuda al maestro Vilasclar en compensación por las consecuencias de la caída del puente. Hay que indicar que el día 13 de diciembre de 1466 Guillem

¹⁷ ARM, EU, 12, f. 129-129 v.

Vilasclar compareció ante los jurados así como ante Bartomeu de Verí, doctor en leyes, y Joan Mir, notario, para presentar una súplica en relación al *Pont d'Inca*. En dicha súplica se exponía que una vez acabado el puente éste se derrumbó *no per defalliment de magisteri* del maestro sino debido al *abeurratge*. Guillem Vilasclar lo había rehecho con el consiguiente aumento de gastos y por ello pedía que la Universidad, *mare de tots deu haver misericòrdia de sos fills*, le otorgase una ayuda. El General Consell accedió a concederle 50 libras como reconocimiento a los daños sostenidos por Guillem Vilasclar. Dicha cantidad se pagaría a partir de un dinero en principio asignado para la expedición de una nave, cuyo capitán era el caballero Jordi Sureda, armada por las autoridades mallorquinas para combatir a la nave *marrana* de los rebeldes de Maó (Menorca) en el contexto de la guerra civil catalana. Esta nave era propiedad del vizcaíno Martín Fogassa¹⁸.

APÉNDICE

Per lo Pont d'Inca novament fahedor

Die mercurii sexta mensis marcii anno a Nativitate Domini M^o CCCC^o LXV^o. Los dia e any dessús dits. Los honorables mossèn Rodrigo Santmartí, mossèn Anthoni Duran, mossèn Andreu Net, mossèn Gabriel Martí e mossèn Luch Domènech, jurats de la Universitat de la Ciutat e Regne de Mallorca e los honorables en Jauma Salom e Arnau Asbert, síndichs de la Part forana de una part e en Guillem Vilasclar, picapedres, d'altre part. Sabents entre ells esser stats fets e concordats los Capítols següents sobre la fàbrica e factura del Pont d'Inca qui.s ha a fer e obrar en la forma e manera deius scritas los quals Capítols són de la tenor següent:

Capítols del pont qui se ha fer en lo camí d'Inqua en lo raffal den Ametler.

Primerament que no se hage acurar dels peus primers vells qui hi són sinó que lo pont sia mes a descayre segons que sia lo torrent o riera.

Item que lo dit pont hage de tou de hun peu a l'altre VIII canas de Mompeller e que hage de busso la tersa part del dit tou.

Item que la amplitud del dit pont sian duas canas de Mompeller e assò perque dues somades pusquen una devant altre.

Item que lo dit pont hage a cascun peu dues canas de Mompeller de respatlas fets d'argamassa.

¹⁸ ARM, EU, 13, ff. 24 v. y 59.; ARM, RP, 1208, f. 80.

Item que lo dit pont hage de peu dret del sol del torrent fins allà hon comensarà la volta deu palms de Mompetler.

Item que lo anell ho volta del dit pont sia feta de pedre de pla emperò que los extrems de la dita volta sian fets dobles so és dues pedres d'asta e dues a través.

Item que en cascuna filada de la dita volta sian meses dues pessas bursencas appellades cadells qui en la primera filada comensen de lonch de sinch palms e axí disminuint fins que sian a la sumnitat en què la derrera filada sia de dos bursens de pedra de gualga.

Item que sia feta volta d'argamassa sobre la volta de pedre qui sia equal dels dits cadells ho bursenchs e assò perque lo dit pont sia carregat e molt fort.

Item que sia feta calçada qui hage de sumnitut del dit pont fins a la fi vint canas de Mompeller a cascuna part e assò perque sia ab plasent rost.

Item que sia fet mur del peu del dit pont fins a la fi de la calçada qui sia de pedra picada de part de fora e d'argamassa de part de dintre e que lo dit mur hage de gruix tres palms de Mompeller fins equal del empedrament.

Item que del peu del dit pont fins a la fi de la calçada de hun mur a l'altre sia feta sobre lo terreny volta d'argamassa per so que lo empedrament stiga sobre ferm.

Item que a la fi de la calçada sia feta una cadena de pedra fort e que de la dita cadena fins a la sumnitut del dit pont sia mes a dreita linyola e arresat de pedra picada de part de fora e d'argamassa de part de dintra.

Item que arresat lo dit pont sia fet empedrament qui sia mes e encastat en la dita argamassa.

Item que tant quant tindrà de lonch lo dit pont e calçada sian fetes tres filadas d'empits ho rambador de pedre de pla picada.

Item que lo mestre sia tengut de fer lo dit pont de pedra del Coll den Rabassa o de Rafalbeyt e que après fet sia tengut d'acabar tot lo sobredit segons contenen los dits Capítols.

Item que lo mestre qui acceptarà la dita obra hage e sia tengut acabar la dita obre per tot lo mes de agost primer vinent.

Item com de la dita obre sia stat cumuicat ab alguns mestres d'acceptar, fer e acabar aquella per quina quantitat acceptarien aquella e que ls seria donat tot lo pertret del pont vell qui és en lo dit torrent. No fonch atrobat qui per menys for fahés aquell sinó en G(uillem) Vilasclar, mestre de la lotge, qui per entreveniment del magnífich loctinent general accepta e pres la dita obre acabar segons forma dels dessús dits capítols per preu de sinchcentas deu lliures.

Item que de las ditas sinchcentas deu lliures sian donadas al dit mestre Guillem Vilasclar docentes lliures de present e la hora que tot lo pertret serà apallat e comensarà a fer los peus del dit pont li hagen esser donades cent lliures e quant serà clos lo dit pont li hagen esser donades cent lliures e après per arreser lo dit pont li hage esser donades cinquanta lliures e las restants sexanta lliures acabat lo dit pont hagen esser pagades al dit mestre.

Per tant las dites parts, so és, los dits honorables jurats e los dits síndichs de una part e lo dit Guillem Vilasclar, picapedres, d'altra part loants e aprovants los dits Capítols e las cozes en aquells contengudes han promès la una part a l'altre en

mà e poder de Gabriel Abayar, notari, e scrivà de la dita Universitat stipulant e rehebent en nom de la dita Universitat e del dit G(uillem) Vilasclar e de tots altres dels quals sia o pusca esser interésser (...) las dites cozes en los dits Capítols contengudes tenir, servir e complir e en res no contrafer obligants per assò los dits honorables jurats e síndichs los béns de la dita Universitat e Sindicat e lo dit G(uillem) Vilasclar tots sos béns hauts e havedors. Ha li feta fermansa al dit G(uillem) Vilasclar lo honorable en Pere Spanyol, ciutadà de Mallorca, lo qual ha promès en poder e mà del dit notari esser tengut de las ditas cosas per lo dit G(uillem) Vilasclar dessús promeses ensemps ab aquell e (...) principalment e per lo tot obligant per assò tots sos béns (...) a la ley e franquesa de Mallorca qui diu que ans sia comensar lo principal que la fermansa.

Testimonis són d'assò, so és de las fermas dels dits honorables jurats, los honorables en Johan Muntanyans, civis, e Johan Remiro, notari de Mallorca. Testimonis de la ferma del dit G(uillem) Vilasclar són los discrets en Galceran Avinyó, notari, e Gabriel Rovira, mercader. Testimonis de la ferma del honorable en P(ere) Spanyol són venerable Johannes Fuster et Arnaldus Sureda, milites.

RÉSUMÉ

Parmi les constructions civiles d'intérêt public au Moyen-Age, il faut remarquer d'une manière toute particulière les ponts. Ils jouent un rôle prédominant en tant qu'endroit clé dans le contexte des voies de communication.

Une des principales voies de communication dans la Majorque du xv^{ème} siècle était le chemin d'Inca qui reliait la ville à cette localité, la seconde de l'île en importance.

Le fameux *Pont d'Inca*, sur le torrent *Gros*, était démolí depuis un certain temps ce qui provoquait des difficultés pour franchir la rivière. Après plusieurs tentatives, en 1465, on tente de trouver une solution au problème en adjudicant les travaux de réparation à l'un des maçons les plus prestigieux du moment: Guillem Vilasclar.

Cette solution permettrait de surmonter les obstacles que provoquaient l'état du pont, tout à fait en ruine, problèmes qui se faisaient plus manifestes par temps de pluie, quand le torrent particulièrement forcé, les passants ne pouvaient le franchir qu'au péril de leur vie et de celle de leurs bêtes.

Grâce aux *charges* accordées entre Guillem Vilasclar et le Grand Conseil Général, nous connaissons les détails de la construction du nouveau pont, de même que ses dimensions, sa structure, sa forme, les matériaux utilisés, la durée des travaux et son prix, qui s'éleva à 510 livres.

SUMMARY

Amongst civil constructions of public interest during the medieval period, it is worth quoting the bridges. They are key points for communication network.

One of the main roads of Mallorca in the xvth century was still the so-called road of Inca that united the City of Mallorca with this town, the second most important on the island.

The *Pont d'Inca*, on a torrent called *Gros*, had been damaged, which made crossing more difficult. After several attempts, in 1465, measures were taken to find a solution to this problem and the work is adjudicated to one of the most prestigious masons of the moment: Guillem Vilasclar.

The problem was thus solved, moreover, the ruinous state of the bridge could represent a danger, specially during rain times when people and animals constantly run a risk when crossing the torrent.

Thanks to the *Capítols* agreed between Guillem Vilasclar and the Great General Council, we know many details of the construction of the new bridge such as its dimensions, structure, form, materials, time needed to build it and price – it costed 510 pounds.