

JOAN F. CABESTANY I FORT

ELS CAMINS ANTICS DEL PLA DE BARCELONA*

Hem titulat aquesta conferència *camins antics* perquè la tasca de recerca i estudi no ha de limitar-se a una cronologia, essencialment medieval, sinó que hem de considerar el concepte *antic* amb una valoració cronològica molt àmplia. La majoria dels camins tradicionals són fins i tot anteriors a la romanitat i han perdurat fins al regnat de Carles III (1759-1788), moment en què es va començar a planificar la moderna xarxa viària peninsular.

Farem, primer, un resum dels coneixements que fins ara tenim dels camins, així com de les construccions relacionades amb el camí, com són els ponts i els hospitals. Camins que van permetre comunicar Barcelona i el seu Pla amb la resta de Catalunya i, per extensió, amb les terres peninsulars i franques. Hem procurat reunir una bibliografia sobre els camins, no gaire exhaustiva, i en la qual no hem inclòs la problemàtica dels caminants, fossin mercaders, comerciants, pelegrins, soldats, membres de l'administració política (laica o eclesiàstica), estudiants, entre molts d'altres viatgers. La bibliografia l'hem agrupada en dos apartats: un de general, primer, on anotarem aquelles obres que tenen un interès metodològic o que aporten informació d'altres territoris peninsulars o de terres properes, com el Llenguadoc, amb un comportament sòcio-econòmic semblant respecte al camí; el segon apartat de la bibliografia recull aquells estudis rela-

* Una primera redacció d'aquest treball fou una ponència, inèdita, del Primer Congrés d'Història del Pla de Barcelona (12 i 13 de novembre de 1977).

cionats, concretament, amb els camins catalans. Amb aquest segon apartat ens hem adonat que el tema del camí està poc estudiat, hi ha grans mancances i la seva recerca està quasi per encetar. No hem considerat la possibilitat de relacionar l'abundosa documentació que haurà de permetre un millor estudi del camí a la Catalunya medieval. L'Arxiu de la Corona d'Aragó, els arxius municipals i, per al cas concret de Barcelona, l'Arxiu Històric de la Ciutat, així com d'altres arxius d'institucions tant laiques com eclesiàstiques, conserven important documentació per fer una recerca i estudi de camins, ponts o hospitals al llarg de més d'un miler d'anys d'història de Catalunya i de la ciutat de Barcelona, des del segle VI al segle XVIII.

Abans d'endinsar-nos a considerar els camins del Pla de Barcelona, ens hem de fer algunes preguntes: qui era el propietari del camí?, qui va construir el camí?, qui assegurava la pau del camí?

El camí, a l'antiguitat romana, era *res publica* i, en conseqüència, el camí medieval continuava essent una regalia. Regalia que fou exercida pel poder sobirà amb tota mena d'usurpacions o violacions fetes per la noblesa feudal, fos militar o senyorial. No detallarem la intervenció del poder sobirà i la seva defensa de la "regalia", però sí que hem d'assenyalar que el "príncep" donava el permís per construir el camí, pont o hospital, però no el finançava; la construcció era feta, generalment, pels mateixos usuaris, els quals per diferents mitjans o sistemes, freqüentment peatges, aconseguien pagar-ne la construcció. Aquest tema ha estat poc estudiat, tant des del punt de vista econòmic com des del jurídic, així com des del de les relacions entre els poders sobirà i local referents a la construcció i conservació dels camins. El poder sobirà, a partir del segle XI, serà exercit pels comtes catalans i d'una manera hegemònica pels comtes de Barcelona, per això la pau del camí fou garantida pels tractats de Pau i Treva. Els usuaris del camí tenien assegurada la justícia del "príncep" si eren atacats pels habitants dels territoris pels quals passava el camí, fossin els senyors del territori o els seus fidels o camperols. Aquests i molts d'altres temes esperem que siguin objecte d'una acurada recerca i estudi, aprofitant l'abundosa documentació conservada.

La història de la ciutat de Barcelona i el seu Pla, des del segle VII, ha estat condicionada al camí, no només marítim, sinó també terrestre. Sortir o entrar a Barcelona, per terra, comporta travessar el sistema muntanyós de Collserola, que s'estén, en forma de mitja lluna, des del delta del riu Besòs fins al delta del riu Llobregat. Aquest obstacle natural, segons alguns historiadors, ha estat la causa de la sort político-militar de la ciutat comtal i en part explicaria l'hegemonia del casal comtal barceloní

sobre la resta de comtats catalans. Barcelona i el seu Pla han estat, certament, vinculats a la seva estratègica situació militar a l'Alta Edat Mitjana. L'orografia va aïllar Barcelona, la va defensar sense que, en cap moment, quedés marginada dels camins, sinó que aquests van confluïr, a poc a poc, en direcció a la ciutat i van configurar una nova xarxa viària que ha tingut com a centre, des de l'Edat Mitjana, la ciutat comtal, convertida des dels segles XI i/o XII en Cap i Casal de Catalunya.

En parlar dels camins antics, només ho farem d'una part de les possibilitats de comunicació de Barcelona. Hem exclòs, en principi, les rutes marítimes, que no considerem que estiguin incloses en el temari d'aquesta conferència. L'estudi dels camins del Pla de Barcelona, l'hem de fer en funció d'uns condicionants imposats per una complexa orografia. Durant dos mil·lenis, la geografia del Pla de Barcelona havia facilitat la formació d'una xarxa viària que va convertir-se, a poc a poc, en la xarxa tradicional de camins, l'origen dels quals ha estat pre-romà o romà, amb les modificacions introduïdes per les característiques del poblament medieval, especialment per la creació de les parròquies, embrió dels futurs nuclis de poblament, amb una nova actuació de l'home sobre la terra. La documentació conservada permet la recerca i estudi d'aquests camins a partir del segle X. La seva continuïtat ha estat una realitat fins al segle XIX, en què la construcció sobre el Pla dels carrers i edificis de l'Eixample va esborrar els camins del Pla; amb tot, en algunes parts es van respectar les característiques anteriors, tot incorporant-les a la nova realitat urbana. Les transformacions més profundes han estat les que han tingut lloc aquests darrers anys a zones perifèriques que no estaven incloses en l'esquema urbà pensat per Ildefons Cerdà. Les modernes tecnologies han permès modificar, en entrar en una nova dinàmica constructiva, l'orografia del Pla i canviar les seves estructures geogràfiques, com són els cinturons o els túnels que desfiguren el paisatge i fan cada dia més difícil una recerca sobre el terreny, factible de fer fins fa molt pocs anys.

Els camins del Pla de Barcelona, els hem començat a estudiar des del centre de la ciutat romana –el *Forum*– (= plaça de Sant Jaume de la Barcelona medieval). Els camins terrestres eixien per tres de les quatre portes obertes als murs tardo-romans, la quarta era la sortida a la platja. Aquests murs van tenir funció militar, de defensa, almenys fins als inicis del segle XII, i van condicionar el traçat dels camins alt-medievals i aquests, a la vegada, van determinar l'emplaçament dels portals dels murs de Jaume I (s. XIII), el segon circuit de muralles, així com el tercer perímetre de fortificacions edificat pel comte-rei Pere el Cerimoniós (1336-1387).

Els camins alt-medievals van quedar incorporats, a partir dels segles XIII i XIV, a la xarxa viària de la Barcelona baix-medieval i moderna, i fins i tot gosaríem dir contemporània. El Pla Cerdà no els va afectar, però sí les reformes interiors fetes aquests darrers anys, especialment a zones molt concretes del raval i del barri de Santa Caterina i la Catedral.

La porta del “Castell Vell” (plaça del Blat o plaça de l’Àngel) fou l’entrada a la ciutat de la *via francisca*, via romana convertida en camí d’unió entre Barcelona i les terres franques. Aquesta via creuava la ciutat romana i alt-medieval i sortia per la porta del “Castell Nou” amb el nom de *via moresca*, perquè era la que conduïa a terres islàmiques –la Marca–, realitat històrica de Catalunya entre els segles IX i XII. La *via francisca* i la *via moresca* unien els dos colls de Finestrelles, el de llevant (Sant Andreu) i el de ponent (Sarrià). Des del coll de Finestrelles, la via seguia el traçat de l’actual carretera de Ribes i carrers de Sant Andreu i Clot fins arribar al Portal Nou dels murs de Jaume I, i per la plaça de Sant Agustí i carrer de Carders i Corders, plaça de la Llana i carrer de la Boira arribava a la plaça del Blat. El traçat d’aquesta via és un dels millors conservats de tot el Pla de Barcelona. Sortia la *via moresca* pel carrer de la Boqueria fins a la Rambla pel portal obert al segon circuit de murs, i pel carrer de l’Hospital i Sant Antoni travessava a continuació els murs de Pere el Cerimoniós i per l’actual avinguda de Mistral i Creu Coberta i carrers de Sants i Collblanc arribava, per fi, a l’altre coll de Finestrelles. Aquesta via d’origen romà fou durant segles el camí més important d’entrada i sortida de la ciutat i Pla de Barcelona. Aquesta via estava condicionada pel pas dels rius Besòs i Llobregat. El primer, el riu Besòs, no significava cap mena d’obstacle pel seu escàs cabal, tot i les seves riuades, amb uns condicionants molt concrets: pel temps i per la durada d’aquestes avingudes. No tenim notícia documentada sobre l’existència d’un pont medieval sobre aquest riu. El memorial de l’any 1779 diu concretament: “Debe construirse un puente para pasar el río Besós, único paraje (molino de Ferreter) donde puede fabricarse con solidez”. Aquest breu passatge evidencia la dificultat de construir ponts al delta del riu Besòs i que aquests fossin arrossegats per l’aigua, com ha passat fins als nostres dies. El pas tradicional del riu Llobregat ha estat sempre el pont romà de Martorell. Hi havia d’altres alternatives, com la barca de Sant Andreu de la Barca, que van perdurar fins a la construcció, a expenses del Consell de Cent barceloní, del pont de Sant Boi (segle XIV), substituït pel pont de Molins de Rei, a la carretera N-II (s. XVIII), pont en part destruït per una riuada i aterrat totalment per unes discutibles necessitats tècniques.

La tercera via, també d’origen romà, tenia el seu inici a la Porta

Episcopal i unia la ciutat amb la *via augusta* al seu pas pel Vallès. Aquesta via, des de la plaça Nova i carrers dels Arcs i portal de l'Àngel, sortia del segon recinte murat i, pel Passeig de Gràcia i carrer Major de Gràcia, es dirigia al coll de Vista Rica i, per Sant Medir i Sant Adjutori, es dirigia a Sant Cugat i s'unia amb la *via augusta*.

Els pobles de Sant Andreu i de Sants quedaven units a Barcelona per aquesta via romana que passava pels colls de Finestrelles. Més difícil és poder resseguir, per la xarxa dels carrers del modern Pla Cerdà, els camins que unien els altres pobles del Pla, ja que la majoria passaven per aquesta zona modificada molt abans del segle XIX, especialment pels fets bèl·lics dels segles XVII i XVIII. El camí de Sarrià ha conservat el seu traçat entre la Travessera i Sarrià, l'anomenada carretera de Sarrià, però molt poc sabem del seu trajecte entre la Porta Episcopal i el carrer de la Canuda fins arribar a la Travessera.

Un camí conservat en gran part fins als nostres dies ha estat el que des del Portal Nou anava al poble d'Horta, el carrer de Fresser i el passeig de Maragall del qual conserven en part el seu traçat. El camí medieval de Sant Martí de Provençals va patir primer la destrucció del barri de Ribera i l'edificació de la Ciutadella, més tard la urbanització del Poble Nou, en establir-s'hi, a partir del segle XVIII, les primeres indústries i, avui, la transformació amb motiu de l'edificació de la Vila Olímpica.

Hi ha uns altres tres camins al Pla, els veritables camins del Pla, que en gran part s'han conservat fins als nostres dies, especialment dos, tots ells transversals i paral·lels a la Marina. Un és el *camí de dalt*, fins fa poc carretera de Cornellà a Fogars, ara en gran part cinturó de ronda. Aquest camí passava just a frec de les esglésies de Sarrià, Sant Gervasi i la parròquia vella de Sant Joan d'Horta fins arribar a Sant Andreu, on s'unia a la *via francisca*. Un altre, el menys deformat i en gran part millor conservat, ha estat el *camí del mig*: les Travesseres de les Corts i de Gràcia, que creuen bona part del Pla i que han estat deformades a partir de la zona de l'Hospital de Sant Pau i del Camp de l'Arpa i que arribava fins a Sant Andreu. Les urbanitzacions del segle XIX i els ferrocarrils van tallar-la en el límit dels termes de Sant Martí i Sant Andreu. I, finalment, el *camí de baix*, que podia passar per la zona dels carrers de Provença i Mallorca, límit entre Gràcia i Barcelona al segle XIX i que va quedar involucrat als dos problemes citats: les guerres dels segles XVII i XVIII i les construccions del Pla Cerdà.

La problemàtica dels camins del Pla comporta una recerca i estudi que ha de fer-se perquè hi ha possibilitats documentals i gràfiques, a més de topogràfiques si resseguim l'actual xarxa viària.

Avui recordem que Sant Andreu de Palomar, al peu de la *via francisca*, era una cruïlla de camins, alguns dels quals han quedat com a fòssils dins de la moderna urbanització. El petit poble nascut al voltant de l'església de Sant Andreu, amb pocs habitants durant els segles medievals, ha assolit a l'edat moderna una gran personalitat i aquest és el tema de recerca i estudi del "Centre d'Estudis Ignasi Iglésias"; per això, dedicar un curset de conferències als camins, pensem que és un encert.

Insistim, el camí és un tema poc estudiat i que hauria de merèixer més dedicació per part dels estudiosos; el camí comporta caminants i aquests són importants en l'estudi de la història, no solament econòmica, sinó de la història en un sentit global, però aquest tema, el caminant, pot i ha d'ésser motiu d'un altre cicle de conferències.

BIBLIOGRAFIA

GENERAL

AUZARY, BERNADETTE, "Le petit pont, la passarelle et les plaideurs (s. XV)", *Revue Historique* (Paris), núm. 560 (1986), 273-286 + il·lustracions.

BOYER, MARJORIE N., "Working at the bridge site in Late Medieval France", a *Artistes, artisans et productions artistiques au Moyen Age. Commande et travail. Colloque international*. Actes édités par Xavier Barral i Altet. Picard: Paris 1987, 217-231.

CLEMENT, PIERRE A., *Les chemins à travers les ages*. Presses du Languedoc, Max Chaleil, éditeur. Millau 1989. 379 pàgs. + il·lustr.

Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age. "Actes du colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980 sous la direction de P. Tucco-Chala." Éditions du CNRS: Paris 1981. 208 pàgs. + il·lustr.

FLORENSA, JOSEPH, *Asiento para construir la carrera desde Madrid a la frontera de Francia por Barcelona, y establecer hosterías y paradas para correr la posta a caballo o en ruedas*. Imprenta del Mercurio: Madrid 175.. III + 100 pàgs.

FOURNIOUX, BERNARD, "Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgordins", *Archéologie Médiévale (Caen)*, XVII (1987), 127-141, amb il·lustracions.

GONZALEZ GALLEGU, ISIDORO, "Las murallas y los puentes de León en el siglo XIV. (Un modelo de financiación de obras públicas)", *León y su historia* (León), IV (1977), 365-411.

GOZALBES CRAVIOTO, CARLOS, "Notas de arqueología medieval, el desa-parecido puente de Riogordo (Málaga)", *Estudios de Historia y de Arqueología Medievales* (Cádiz), 5-6 (1985-1986), 369-379, amb il·lustracions.

HIGUERAS MALDONADO, JUAN, "El Puente del Obispo (Jaén)", *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (Jaén), 124 (1985), 16-68.

L'homme et la route en Europe Occidentale au Moyen Age et aux temps modernes. Centre Culturel de l'Abbaye de Flaran. Deuxièmes Journées Internationnelles d'Histoire. 20-22 septembre 1980. *Flaran* (Auch), 2 (1982), 305 pàgs. amb il·lustracions.

HUBERT, JEAN, "Les routes du Moyen-Age", a *Arts et vie social*. Librairie Droz: Genève 1977, 43-77 amb il·lustracions i mapes.

IRANZO MUÑO, M^a TERESA, "Puentes medievales en la provincia de Huesca: aspectos económicos y sociales", *Aragón en la Edad Media* (Zaragoza), 5 (1985), 45-68 amb il·lustracions.

JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., "Tres puentes sobre el Tajo en el Medievo", *Hispania* (Madrid), XIV (1954), 163-226.

MALALANA UREÑA, ANTONIO, "Vías de comunicación terrestres en el reino de Toledo: el puente de Escalona (1497-1504)", *Anuario de Estudios Medievales* (Barcelona), 18 (1988), 575-589.

MALPICA CUELLO, ANTONIO, "Un pont sur le Genil: à propos de la construction dans le royaume de Grenade à la fin du Moyen Age", *Mélanges de la Casa de Velázquez* (Madrid), 22 (1986), 65-83.

MENÉNDEZ PIDAL, GONZALO, *Los caminos en la historia de España*. Ediciones Cultura Hispánica: Madrid 1951. 138 pàgs. amb mapes plegables.

MENESES, ALONSO DE, *Repertorio de caminos*. Alcalá de Henares 1576. Reed.: Madrid 1976. 276 pàgs.

MESQUI, JEAN, "À la découverte des ponts anciens. Réflexions sur l'exploitation archéologique des chantiers d'oeuvres d'art", *Archéologie Médiévale* (Caen), 17 (1987), 67-91 amb il·lustracions.

MESQUI, JEAN, "Le pont du pierre au Moyen Age. Du concept à l'exécution", a *Artistes, artisans et productions artistiques au Moyen Age. II. Commande et travail*. Colloque International. Actes édites par Xavier Barral i Altet. Picard: Paris 1987, 197-215 amb il·lustracions.

MOLENAT, J.P., "Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques", *Mélanges de la Casa de Velázquez* (Madrid), VII (1971), 115-162.

RODRIGUEZ DE DIEGO, JOSÉ LUIS, "Rutas y puentes de Burgos a mediados del siglo XVI: el puente de Tardapis", *Congreso de Historia de Burgos*. Ciudad de Burgos: Burgos 1985, 307-319.

RIGOLD, S.E., "Structural aspects of medieval timber bridges", *Medieval Archaeology* (Londres), XIX (1975), 48-91.

RIU, MANUEL, "Arqueología Medieval en España", apèndix a Michel de Bouïard, *Manual de arqueología medieval. De la prospección a la historia*. Editorial Teide/Editorial Base: Barcelona 1977. 496 pàgs. amb il·lustracions, concretament a 1. *Vias medievales*, pàgs. 427-429.

RIU, MANUEL, "Problemas arqueológicos de la transición al mundo medieval. Orientaciones metodológicas", *Problemas de la Prehistoria y de la arqueología catalana*. II Symposium de Prehistoria peninsular, 9-11 octubre 1962. Instituto de Arqueología: Barcelona 1963, 261-280, concretament *Los caminos*, 273-274.

Les transports au Moyen Age. Actes du VII Congrès des Médiévistes de l'enseignement supérieur. Rennes, juin 1976. *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* (Anjou-Maine-Touraine), LXXXV, núm. 2 (1978), 157-342 amb il·lustracions.

VILLUGA, PEDRO J., *Repertorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo 1546. Reed.: Madrid 1951. XVI + 68 pàgs.

CATALUNYA

APARICI, J., *Nueva descripción geográfica del principado de Cataluña*. Barcelona 1769. 4 fulls.

BERTRAN SOLER, T., *Itinerario descriptivo de Cataluña*. Barcelona 1847. 284 pàgs.

CABESTANY, JOAN-F., "Un privilegio a favor de Santes Creus", *Santes Creus. Boletín del Archivo Bibliográfico* (Santes Creus), II, núm. 11 (1960), 191-193 (Pont de fusta de Sant Boi de Llobregat. 1301-1317).

CABESTANY FORT, JOAN-F., "La red viaria catalana en 1779", *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña* (Barcelona), XIX (1978), 199-212.

CABESTANY I FORT, JOAN-F., "Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona)", *XV Congreso Nacional de Arqueología*, Lugo 1977, Zaragoza 1979; 1.203-1.210 amb il·lustracions.

Catàleg del fons cartogràfic de l'Institut Municipal d'Història. I. Mapes antics de Catalunya, Balears i València (segles XVI-XIX). Ajuntament de Barcelona: Barcelona 1986. 239 pàgs. amb il·lustracions.

Col·lecció cartogràfica. I. Mapes. Fons d'art de la Fundació Caixa de Barcelona: Barcelona 1986. 114 pàgs. amb il·lustracions.

COLOMER, IGNASI M., *Cartografía peninsular. Sigles XI-XIX*. Editorial Montblanc: Granollers 1969. 264 pàgs. (Catàleg de 566 mapes.)

COLOMER, IGNASI M., *Els cent primers mapes del Principat de Catalunya. Segles XVI-XIX*. Editorial Rafael Dalmau: Barcelona 1966. 96 pàgs. amb il·lustracions.

COLOMER, IGNASI M., *Els mapes antics de les terres catalanes des del segle XI*. Editorial Montblanc: Granollers 1967. 103 pàgs.

COSTA I PARETAS, MERCE M., "Els antics ponts a Girona", *Anuario del Instituto de Estudios Gerundenses* (Girona), XXI (1974-1975).

ESTRADA I GARRIGA, JOSEP, "Notes històriques sobre camins antics de la rodalia de Granollers", *Ponències. Centre d'Estudis de l'Associació Cultural Granollers* (Granollers 1984), 101-105 amb il·lustracions.

FITÉ LLEVOT, FRANCESC, "Introducció a l'estudi dels camins medievals en la zona del Montsec (segles XI-XII)", *La Noguera. Estudis*, 2 (1987), 75-96 amb il·lustracions.

FORT I COGUL, EUFEMIA, "Els hospitals del coll de Balaguer", *Estudis d'Història Medieval* (Barcelona), III (1970), 11-37.

FORT I COGUL, EUFEMIA, *El trànsit pel Coll de Balaguer (Del Perelló a l'Hospital de l'Infant)*. "Episodi de la Història", 188. Rafael Dalmau editor: Barcelona 1974. 61 pàgs.

GARMA I DURAN, FRANCISCO X., *Mapa del principado de Cataluña y condado del Rosellón*. Barcelona, circa 1770. 6 fulls.

MARQUÈS CASANOVAS, JAUME, "Antiguas vías de comunicació en Besalú", *I Asamblea d'estudis sobre el Comtat de Besalú*. 1968 (Olot 1972), 261-272 + 7 làmines.

MORALES, RAMON, "El camí ral d'Aragó i altres itineraris per la comarca d'Anoia", *Arxiu Bibliogràfic Excursionista*, 14. Unió Excursionista de Catalunya-Rafael Dalmau editor: Barcelona 1966. 144 pàgs. amb il·lustracions.

ORDEIG I MATA, RAMON, «*villae*», «*viae*» i «*Stratae*» d'Osona, testimonis de l'antiguitat a l'època medieval", *Ausa* (Vic), X, núms. 102-104, 387-400.

PALLI I AGUILERA, FEDERICO, *La vía Augusta en Cataluña*. Universidad Autónoma de Barcelona. Faventia. Monografías, 3. 207 pàgs. amb il·lustracions.

PLADEVALL, ANTONI, "Els ponts del Ter a les Guilleries", *Montaña* (Barcelona), XXII, núms. 120-124 (1969), 346-360 amb il·lustracions.

"Pont Vell de Castellbell i el Vilar", a *Com i per a qui restaurem. Objectius, mètodes i difusió de la restauració monumental. Memòria 1985-1990*. Diputació de Barcelona, Servei de Patrimoni Arquitectònic: Barcelona 1990; 107-114 amb il·lustracions.

"Pont Vell de la Pobla de Lillet", a *Història i Arquitectura. La recerca històrica en el procés d'intervenció en els monuments. Memòria 1984*. Diputació de Barcelona, Servei de Catalogació i Conservació de Monuments: Barcelona 1986; 117-128 amb il·lustracions.

"El Pont Vell de la Pobla de Lillet", a *Recerques històrico-arqueològiques al Berguedà (1983-1986)*. Diputació de Barcelona, Servei del Patrimoni Arquitectònic. *Quaderns Científics i Tècnics*, núm. 1 (1989), 187-200 amb il·lustracions.

RIU, MANUEL, "Transhumància de la vall de Lord a les comarques centrals", *Actas y comunicaciones de la I Asamblea Intercomarcal de Investigadores del Penedès y la Conca d'Odena* (Martorell 1950), 150-160 amb il·lustracions.

ROVIRA I SOLÀ, MANUEL, "La construcció del pont de Sant Boi (1278-1315)", *Homenatge a la memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez*. Barcelona 1989, 33-347.

SECALL GÜELL, GABRIEL, "Els camins rals medievals i les creus de terme de Valls", *Monografies Vallenques* (Valls), 3 (1985), 109-139.

VALLS I TABERNER, FERRAN, "L'hospital del Coll de Balaguer fundat per l'infant fra Pere d'Aragó", *Estudis Franciscans* (Barcelona), XXXIX (1927), 104-110 i 215-279.

VINCKE, JOHANNES, "El derecho de regalía sobre los puentes en los países

ibéricos de la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media”, *Congrés d’Història de la Corona d’Aragó. Nàpols 1973*. Zaragoza 1984, vol. IV, 129-138.

VILÀ VALENTI, JOAN, “La transhumància a Catalunya. I: La diversitat dels camins rurals”, a *El món rural a Catalunya*. Edicions Curial: Barcelona 1973, 85-120 amb un mapa i bibliografia. I, pàgs. 121-126.