

EL CAMÍ RAL A SANT BOI

Recerca de restes de l'antic Camí Ral de Barcelona a Vilafranca del Penedès a la zona forestal del terme de Sant Boi de Llobregat

XAVIER SANCHEZ I TORRES¹

ESTUDIOS LOCAL

1. Introducció

Arran de la preservació de la zona forestal de Sant Boi i de la creació del Parc Forestal del Montbaig, s'han pogut localitzar restes més o menys intactes de l'antic camí que historiadors locals daten almenys des de l'edat mitjana. Aquest Camí Ral sortia de Barcelona des del portal de Sant Antoni i passava per la Creu Coberta, pels pobles de Sants, l'Hospitalet i Cornellà fins al riu Llobregat, on el Consell de Cent de Barcelona havia construït un pont de fusta a principi del segle XIV, que va quedar destruït a causa de les riudes i es va haver de reconstruir diversos cops. Des de Sant Boi, el camí continuava per Sant Climent, des d'on s'enfilava cap a la collada de Begues, seguia per l'Hospital-alberg d'Olesa de Bonesvalls, passava pel Penedès i continuava cap a Vilafranca del Penedès i cap a Tarragona.

Una de les línies d'investigació del treball es basava en la hipòtesi que té en compte que la majoria de carreteres i autopistes construïdes als segles XVIII, XIX i XX aprofitaven els traçats de les antigues vies romanes i dels camins medievals. Aquesta línia, doncs, partia de la idea que la informació de l'expedient de construcció de la Diputació de Barcelona de principi del segle XX sobre l'actual carretera de Sant Climent podria aportar dades del traçat d'aquest antic camí, si és que se n'havia aprofitat el traçat per construir la carretera, de manera que haurien quedat enterrades totes les proves de l'antic camí.

Una altra línia d'investigació consistia a saber si es tractava d'un camí carreter ample o d'un modest camí de fer-

radura. Per això era important consultar la cartografia més antiga i detallada possible i la documentació històrica que pogués aclarir aquesta qüestió. Finalment, una altra línia de recerca es basava en la possibilitat de poder datar l'antiguitat del camí.

2. Història de la mobilitat pel Camí Ral fins a final del segle XIX

La localització de molts fragments de ceràmica ibèrica — corresponents a un jaciment indeterminat situat al quilòmetre 2 de la carretera de Sant Boi a Sant Climent— era el primer indici arqueològic que, entre els segles VI i I aC, hi havia una zona de pas.

No tenim la certesa que en l'època ibèrica o romana hi hagués una via de comunicació entre Sant Boi i Sant Climent, ja que fins ara no s'han trobat restes arqueològiques que ho corroborin, tot i que es podria dibuixar un traçat més o menys coherent (Tarragó, 2000) i que Manuel Goicoechea (1963) ens diu que el "vell Camí Ral" era una "via romana". El jaciment romà trobat pels arqueòlegs a la zona de muntanya més propera al traçat del possible Camí Ral és el de la cova de Can Sadurní a Begues, una cova habitada com a mínim des del neolític i utilitzada a l'època romana com a refugi de pastors, segons les restes trobades (Solias, 2003).

El que sostenen alguns investigadors és que existia una via secundària que travessava la Via Augusta a l'alçada de la Granada, a la comarca del Penedès. Aquest camí té la referència T22 de la xarxa de camins de la província *Tarraconensis*, segons el mapa publicat en el web de la revista *El Miliario Extravagante*, editada per Gonzalo Arias (<http://web.jet.es/gzlarias>). L'investigador Pallí (1985) sosté, a partir de l'estudi de la toponímia, que era un camí romà secundari que comunicava la Llacuna amb Barcelona, i passava per Avinyonet, Olesa de Bonesvalls,

¹ **Xavier Sánchez i Torres.** Estudiós i divulgador de camineria del Baix Llobregat.

Graduat en Arts Aplicades i Oficis Artístics a l'Escola Llotja de Barcelona.

Actualment és el Director del taller d'ocupació que gestiona la empresa municipal CORESSA a Sant Boi de Llobregat.

Begues, Sant Climent i Sant Boi (Pagès, 1994). Però fins ara no s'ha pogut trobar cap resta arqueològica semblant als mil·liaris trobats en altres vies secundàries de la Via Augusta, com per exemple en la via secundària que sortia de *Barcino* en direcció al Vallès i que travessava Collserola, on sí que es va trobar un mil·liari, en concret, al monestir de Sant Cugat (Pons, 1994).

Aquest camí es va reconvertir durant l'edat mitjana en una carrerada del Penedès per conduir ramats i abastar-los en zones de pastura (Pallí, 1985); de fet, el topònim de la Carrerada ha perdurat i denomina el camí que puja des del cementiri de Sant Climent fins a l'ermita del Roser i que continua fins a arribar a la masia de Can Bruguera i a la Roca del Barret a Begues (Sánchez, 1999).

En tot cas, no es tracta d'una calçada ni d'una via romana —que eren veritables carreteres i obres d'enginyeria singulars—, sinó d'un camí secundari o veïnal, del tipus *actus*, construït probablement durant el segle II dC per facilitar la comunicació terrestre directa amb la capital de la província —*Tarraco*—, i amb Lleida i Saragossa a través de l'enllaç amb la Via Augusta, apte només per a cavalls i altres animals de peu rodó.

Aquests camins secundaris i veïnals, a l'edat mitjana es van anomenar camins de bast i, durant els segles XVIII i XIX (Mestres, 1992), camins de ferradura. Els camins *actus* i de bast tenien una amplada generalment de 4 peus (1 peu = 0,2994 m; 4 peus x 0,2994 m = 1,1976 m).

A l'època de la invasió àrab, els segles VIII i IX, Sant Boi —Alcalà— i Sant Climent —Almafar (Barceló, 1999)— van ser punts de gran valor estratègic pels invasors, a la rereguarda en direcció a Barcelona, davant de la Marca Hispànica imposada per l'emperador Carlemany, que tenia com a frontera el riu Llobregat. Els àrabs no van tenir temps de construir vies de comunicació en aquesta zona; van aprofitar les vies de comunicació que els romans havien construït i que durant l'època visigòtica no havien millorat sinó que s'havien limitat a aprofitar-les (Balañà, 1997). A més, els àrabs tampoc necessitaven vies gaire àmplies perquè basaven la seva mobilitat a l'ús del ca-vall. Aquest camí i la Via Augusta, que passa pel Pont del Diable a Martorell, devien ser els principals accessos per la conquesta de Barcelona i eren, possiblement, els únics durant alguns anys, després de la destrucció del romà Pont del Diable per evitar les invasions musulmanes amb la conquesta franca de Barcelona l'any 801 (Izquierdo, 2000).

L'any 898 el nom de Begues apareix en un document en què dos biògrafs hispanomusulmans, Ibn al-Faradi i Ibn al-Abbar, parlen d'una batalla que tingué lloc a *Bigash*, al camí de Barcelona (Vendrell, 2002). La importància

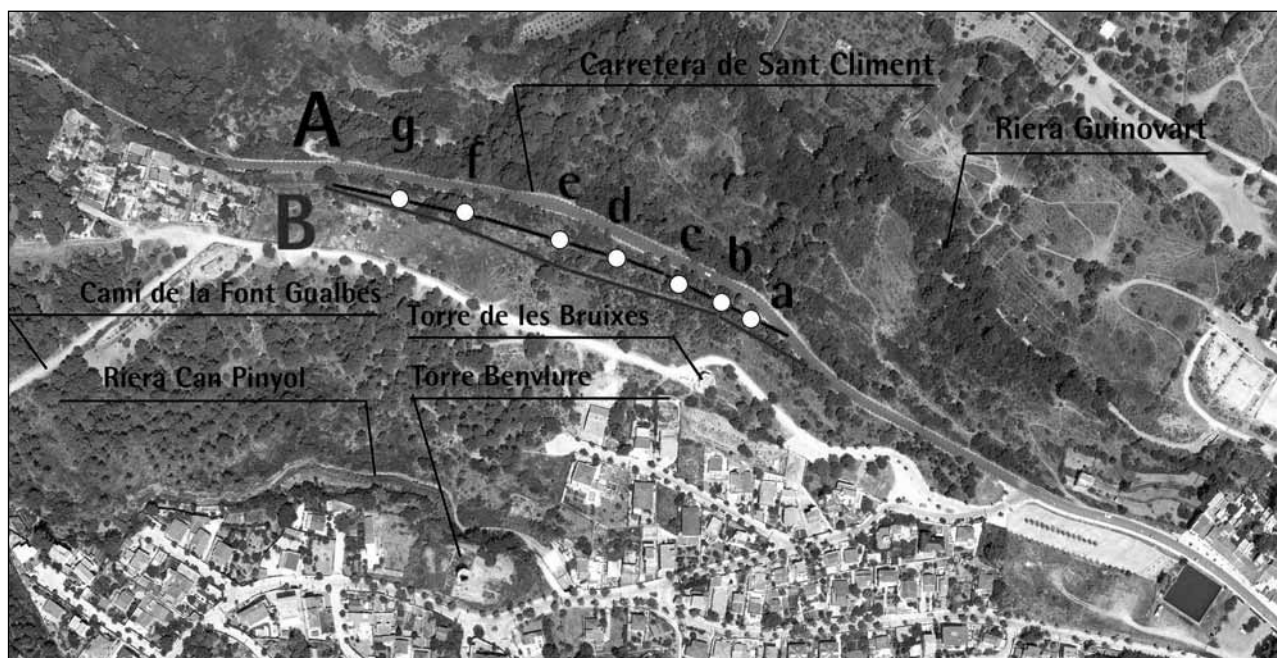
estratègica de la zona era evident, pel fet que hi passaven els camins que des de Barcelona es dirigien fins al sud.

L'any 970 trobem documentada la *via san Clemente*, que sortia de Sant Boi, passava per Sant Climent, per la Vall dels Escarbats (topònim documentat al segle XIII) i arribava fins a Begues i Olesa de Bonesvalls. Entre els segles X i XII es dibuixa un espai constituït per Sant Boi, la vall de Sant Climent i Begues, repartits al llarg del que serà posteriorment el Camí Ral, que, en el moment de la reconquesta devia estar format per un espai boscós i marginal, comparat amb els grans dominis de la tradició romanovisigòtica situats al llarg del camí de la costa i encarats al mar.

Fins al segle XI no hi va haver un assentament humà estable, però alhora fronterer, entre àrabs i cristians, que de tant en tant es batien en combat per recuperar territoris. Es tracta de l'època en què es comencen a construir a Sant Boi les torres de guaita per vigilar les vies que permetien la comunicació amb el castell del municipi. Molt a prop de la carretera de Sant Climent hi ha, precisament, la Torre del Benviure del segle XI, que en un principi devia tenir l'objectiu de vigilar aquest camí i més endavant es va convertir en un mas que dominava l'antiga Quadra del Benviure i que va anomenar-se del *Bori* (Lledó, García, Serret, 1993).

El naixement de Vilafranca del Penedès (*Villa Franca*), prop de l'antiga Via Augusta, després del despoblament de la vella ciutadella d'Olèrdola (1107) per la invasió dels almoràvits, va ser important perquè el nostre camí es convertís en Camí Ral (contracció de *reial*), és a dir, en un camí concedit i protegit pel rei. Aquest camí va ser un dels itineraris més recorreguts en els últims segles de l'edat mitjana, a causa de la importància econòmica que va representar, per aquesta vila, el comerç amb les zones musulmanes (Bonnassie, 1991). De fet, la Via Augusta va ser reconvertida al segle X en la *Strata Francisca* i, a causa de la política de pactes dels comtes catalans amb els seus veïns musulmans, es va anomenar també la *Via Morischa*, per la importància de les relacions comercials amb els àrabs (Bonnassie, 1979).

La importància reial del Camí Ral durant l'edat mitjana és evident si tenim en compte que van passar-hi diversos reis entre els segles XIII i XV. La importància del comerç es fa palesa l'any 1338, quan el senyor del castell de l'Eramprunyà, Pere Marc, obtingué del rei l'autorització per celebrar el mercat setmanal del dimarts a Sant Climent, i no a la Roca de Gavà, que era on s'organitzava. Això demostra que, comercialment, era més interessant la ubicació del mercat al Camí Ral, a causa del gran nombre de persones que hi passaven (Pagès, 1994). Pel que



Ortofotografia del tram entre el quilòmetre 2 de la carretera de Sant Climent i la Casa Gran del Bori (l'actual can Xixol) (Vol. any 2002). Foto: Servei d'Informació Territorial de l'Ajuntament de Sant Boi

fa a Sant Boi, com a nus de comunicacions, es tenen notícies que hi havia prostíbuls al segle XV per als viatgers de l'època (Codina, 1990).

Fins a la segona meitat del segle XVIII no es va estendre l'ús del carro a Sant Boi. Aquest ús anava lligat a una economia agrícola emergent de secà basada en el conreu de la vinya i a un creixement demogràfic molt important. Fins llavors, el mitjà de transport més utilitzat eren les mules; els cavalls s'utilitzaven en menor mesura, encara que a partir de la segona meitat del segle XVIII se'n va estendre l'ús (Codina, 2000). Tot això implicava que els camins fossin aptes per als carruatges i que tinguessin un bon manteniment. Això era una mica difícil, per la realitat geològica del territori que s'havia de travessar (pissarrós i argilós) i també per les característiques del clima mediterrani, amb pluges que poden provocar riuades importants i que erosionen bruscament els camins. Aquesta situació dificultava les comunicacions entre Sant Boi i Sant Climent, poblacions situades a poca distància però amb un gran desnivell provocat pel Montbaig (muntanya de Sant Ramon).

Les primeres carreteres modernes es van començar a construir a partir del decret de Carles III de 1761, quan es construïren les carreteres que unien Madrid amb la perifèria. La carretera de Madrid a Barcelona, que passa per València, per l'Ordal i pel desaparegut pont de pedra de Molins de Rei —inaugurat el 1763 o el 1769, segons la font—, trastocà l'esquema viari de la zona basat en la ruta medieval de l'antic Camí Ral Barcelona-Vilafranca per Begues i Olesa de Bonesvalls. Això va provocar la decadència del pas amb

barca per Sant Boi. Aquestes noves carreteres es convertiren, així, en els nous *Caminos Reales*.

D'acord amb la cartografia de la província de Barcelona elaborada al llarg del segle XIX (Montaner, 2003), el camí de comunicació entre Sant Boi i Sant Climent és un camí de ferradura no apte per a carruatges (encara que en algunes cartografies de la província de Barcelona del segle XIX, com a la de Francisco Coello de 1862, no hi ha dibuixat cap camí, cosa que indica la pèrdua significativa d'importància del camí i el mal estat en què es trobava). Desapareix també, durant el segle XIX, la denominació Camí Ral i s'anomena "Camí Vell de Sant Climent" a Sant Boi.

Un curiós promptuari, manual militar de càlcul de temps en el trasllat de tropes l'any 1812 a Catalunya, diu que aquest camí és de "*herradura*" i no és "*carretero*". Segons aquest promptuari, de Sant Boi a Sant Climent es trigava una hora i mitja, i era, des del punt de vista militar, una via estratègica alternativa a la carretera real que passava pel pont de Molins de Rei i per l'Ordal, en la connexió de Barcelona a Tarragona.

Tal com descriu l'any 1830 el viatger romàntic anglès Richard Ford en el seu viatge per Espanya, les carreteres que es van construir durant el regnat de Carles III eren de les millors d'Europa, però convivien amb les restes de les antigues i degradades calçades romanes i amb una xarxa de camins de ferradura per a la comunicació i el transport amb cavall i amb mula que no eren aptes per a cap tipus de carruatge (Ford, 2004).



Detall de l'antiga gorja del Camí Ral a l'Estret de Roques.
Foto: Xavier Sánchez

L'any 1848, amb l'aprovació del *Reglamento de Caminos vecinales* de 7 d'abril, l'Ajuntament de Sant Climent i el de Sant Boi reclamen en els documents de descripcions dels camins veïnals sol·licitats per la Diputació de Barcelona, la construcció d'un camí veïnal amb una amplada de 5 metres perquè hi poguessin passar els carruatges de transport de la vinya i alhora per poder donar feina als jornalers que estaven a l'atur per les males collites i pels problemes causats per la fil·loxera. És significatiu, en aquest context, l'escrit adreçat al *Director de Caminos Vecinales de la provincia de Barcelona* per part de l'alcalde de Sant Climent el maig de 1868: "Y sería necesario que con el celo que distingue a V.D. se sirviese activar que se abriera el camino vecinal que se dirige desde S. Boy a esta, conforme están ya los estudios de dicho camino ya están hechos, y al mismo tiempo de ser tan necesario para este pueblo, se daría trabajo a los que carecen de el, que creo que serán muchos en vista de la mala cosecha que hay".

Precisament, a la descripció feta per l'Ajuntament de Sant Boi l'any 1848, trobem referències a l'antiguitat del Camí de Sant Climent, i s'hi refereix amb el nom de Camí Ral: "Es antiguísimo por ser este el camino Real como lo prueban las cruces que en día existen de media en distancia de 3/4 partes de legua, una de otra, empezando desde Barna a la ciudad de Tarragona" (Gutiérrez, 1988).

3. La construcció de la carretera de Sant Boi a Sant Climent a principi del segle XX

Tot i les diverses planificacions de camins veïnals i de carreteres que va fer la Diputació de Barcelona a partir de l'any 1865, a causa de les convulsions polítiques i de les guerres carlines, no va ser fins al període que va de l'any 1907 a 1910 que s'inicià la construcció d'una carretera. Probablement l'arribada del ferrocarril a Cornellà i a Sant Boi el 1912 (Lledó, García, Serret, 1993) va fer que l'Ajuntament de Sant Climent reclamés amb més insistència aquesta carretera o camí veïnal per poder fer arribar els seus productes agrícoles a l'emergent ciutat de Barcelona, encara que també hi ha constància escrita d'algunes actes dels plens municipals a Sant Boi dels anys 1906 al 1908, on es reclama la construcció de la carretera. Passen més de 50 anys des dels primers expedients, datats l'any 1866, de recollida de dades de camp fins que comença la construcció d'aquesta carretera, l'any 1908. Els projectes inicials de l'any 1870 eren d'una carretera que anava de Sant Boi fins a la Llacuna i que resseguia probablement el traçat de l'antic Camí Ral amb criteris de traçat d'adaptació total a l'orografia del territori. A partir de l'any 1886, als expedients es parla de camí veïnal de Sant Boi a Begues. Fins a principi dels anys cinquanta no es converteix en una carretera provincial, asfaltada només des de Sant Boi fins a Sant Climent.

4. Les troballes en el tram històric del Camí Ral, entre les cases del Bori i l'Estret de Roques

4.1. Tram entre el quilòmetre 2 de la carretera de Sant Climent i Can Xixol

La memòria de construcció del camí veïnal confirma que existia un camí de ferradura que no podien utilitzar els carruatges i que no es podia reconvertir: "Desde San Baudilio de Llobregat al Estrecho de la Roca hay un camino casi carretero hasta el caserío del Bori (Can Xixol) y desde este punto hasta el collado uno de tan fatales condiciones que no ha sido posible aprovechar ni en cien metros".

Al traçat proposat a partir de Can Xixol, es planteja anar per sota de l'antic camí per creuar una part del vessant amb un 13% de pendent en un tram d'aproximadament 350 m. Per tant, no es va aprofitar aquest tram del traçat de l'antic camí: "Resulta que del actual camino no se puede aprovechar nada por empezar y concluir con pendientes forzadísimas".

Les descripcions són molt clares, el traçat del camí antic no s'aprofita i això ens fa pensar que continua existint un tram de l'antic camí. Així mateix, i per acabar de corroborar les descripcions, al mateix expedient hi ha un plànol



Detall de l'antic Camí Ral excavat al rocam de Llicorella al costat de la carretera de Sant Climent. Foto: Xavier Sánchez

topogràfic de la vista en planta del traçat de la carretera fet a escala, intercalat amb un esquema amb el traçat de l'antic camí (aquest sense ser realitzat a escala).

Tal com es pot comprovar en ortofotografies recents (fig. 1, vol. 2002), facilitades pel servei d'informació territorial de l'Ajuntament de Sant Boi, encara es poden observar les restes d'un camí estret (A) i d'un altre de més ample (B), encara que aquest últim podria ser una feixa agrícola construïda al vessant.

Molt a prop del traçat de l'antic camí, podem veure, a uns 250 metres, l'antiga torre de guaita de la Quadra del Benviure, del segle XI. Aquesta torre devia ser més alta que les restes que se n'han trobat, per tal de poder controlar el pas per aquest camí; la torre devia tenir una alçada similar a la Torre Salvana, que controlava el camí en direcció a Sant Vicenç dels Horts.

4.2. Tram de l'antic Estret de Roques

El topònim Estret de Roques, el trobem citat en documents de la primera meitat del segle XIX (Gutiérrez, 1988). Però l'Estret de Roques actual no és el mateix pas entre roques d'aquest coll de muntanya que el pas d'abans de l'inici de la construcció de la carretera de Sant Climent, l'any 1907. Avui l'Estret de Roques és una trinxera excavada en el rocam per unir unes explanacions que a final del segle XIX es van fer entre Sant Climent i el coll i que, posteriorment, van ser aprofitades per construir la carretera actual, segons la memòria del projecte de 1907.

En una recerca *in situ* podem comprovar l'existència de l'antiga Gorja de l'Estret, que quedà tallada amb la construcció de la carretera. Aquesta gorja ja la cita Manuel

Goicoechea l'any 1956 en un article de la Unió Excursionista de Catalunya (UEC) sobre l'itinerari de l'Estret de Roques a Sant Climent pel Camí Ral; en aquest article també es confirma que el tram de l'antic Camí Ral de l'Estret de Roques a Sant Climent no passava per l'actual carretera asfaltada —fruit de les explanacions realitzades a final del segle XIX—, sinó per una pista forestal i agrícola que al terme de Sant Boi pren el nom de Camí del Turó de l'Angle. Carles Martí (1985) també parla d'un viarany antic abandonat que era el "camí del rei". La gorja està abandonada i la vegetació n'ha colonitzat el pas, però encara es veuen restes de parets excavades al rocam de Llicorella; dins de la gorja també hi ha restes de vegetació amb pins de prop d'un metre de diàmetre que deuen tenir més de cent anys.

5. Conclusions de la recerca

A falta d'una investigació arqueològica profunda que permeti datar l'antiguitat dels trams estudiats de l'antic Camí Ral, tot apunta que aquest camí ja existia el segle X dC i deu tenir un origen ibèric o romà.

Era un camí de ferradura no gaire apte per al pas de carruatges, que fins al segle XVII no es van implantar amb força. És per això que el camí B devia ser o bé una feixa agrícola construïda en el vessant de Llicorella, o bé un nou camí construït a partir del segle XVII que permetia el pas de carruatges de manera paral·lela a l'antic camí excavat al rocam. La gorja de l'Estret de Roques té una amplada de dos metres a la part més estreta —amb un pendent molt fort— que permetia el pas de carruatges amb moltes dificultats.

Nota del autor: A data d'avui, 17 de d'octubre de 2008, un Taller d'Ocupació promogut per l'Ajuntament de Sant Boi i gestionat per la empresa municipal CORESSA, ha començat uns treballs de recuperació del tram del Camí Ral que és objecte d'aquest article.

articles

6. Bibliografia

- BALANA, Pere. *L'islam a Catalunya (segles VIII-XII)*. Barcelona: Rafael Dalmau Editor, 1997.
- BARCELO, Miquel [coord.]. *Musulmans i Catalunya. Història de Catalunya*. Barcelona: Empúries, 1999.
- BONNASSIE, Pierre. *Catalunya Mil Anys Enrere (segles X-XI). 1/Economia i societat prefeudal*. Barcelona: Edicions 62, 1979.
- *Catalunya Mil Anys Enrere (segles X-XI). 2/Economia i societat feudal*. Barcelona: Edicions 62, 1981.
- CAMPILLO, Xavier. Tesi doctoral. *La Gestió de la Xarxa de Camins en zones de Muntanya. El cas del Parc Natural Cadí-Moixeró*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2001.
- CAMPMANY, Josep [coord.]. *Gavà Mil Anys. Actes de les Jornades*. Gavà: Amics del Museu de Gavà, 2002. (<http://www.terra.es/personal6/amicsmuseugava/Actes-Jornades-Gava-mil-anys-1.pdf>).
- CODINA, Jaume. *Els santboians de 1490*. Montserrat: Biblioteca Abat Oliba. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1990.
- *Les famílies santboianes (segles XIX-XIX)*. Barcelona: Columna Assaig, 2000.
- El Baix Llobregat el 1789. Resposta al qüestionari de Francisco de Zamora*. Montserrat: Curial Edicions Catalanes; Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1992.
- FORD, Richard [ed.]. *Las Cosas de España. Viaje a la España de 1830*. Barcelona: Ediciones B, 2004.
- GOICOECHEA, Manuel. *El Pagès Poeta. Joan Diví i Borràs de Sant Climent*. Sant Boi de Llobregat: Biblioteca Popular, 1963.
- *Ermites de la Rodalia*. Sant Boi de Llobregat: Biblioteca Popular, 1960.
- "Itineraris. Camins complementaris. De l'Estret de Roques a Sant Climent (Pel Camí Ral)". *Vida Samboyana*. [Sant Boi de Llobregat] abril de 1956.
- GUTIERREZ, Gregori. *La població a Sant Boi de Llobregat. Documents I*. Sant Boi de Llobregat: Arxiu Històric Municipal, 1988.
- IZQUIERDO, Pere. "Intervenció arqueològica al pont del Diable (Martorell, Baix Llobregat; Castellbisbal, Vallès Occidental). Resultats de la primera fase." *Tribuna d'Arqueologia 1997-1998*. [Barcelona] Generalitat de Catalunya. Departament de Cultura, 2000.
- "Barcino i el seu litoral: Una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la Laietània" (www.sapiens.ya.com/madoz10/barcino1.htm).
- LLEDO, Maria; GARCIA, Pardo; SERRET, Carles. *Història de Sant Boi de Llobregat*. Sant Boi de Llobregat: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, 1993.
- MARTÍ, Carles. *Notes històriques de la Vila*. Sant Boi de Llobregat: Biblioteca Popular, 1952.
- *Guerra de la Independència (1808-1814) a la vila de Sant Boi*. Sant Boi de Llobregat: Biblioteca Popular, 1965.
- *Records i Costums Santboians*. Sant Boi de Llobregat: L'Oreig, Grup d'Acció Cultural, 1985.
- MESTRES, Jesús [coord.]. *Diccionari d'Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 1992.
- MONTANER, M. Carme. *Cartografia de la Província de Barcelona 1833-2000*. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2003.
- PAGES, Montserrat. *Monuments del Baix Llobregat. Llibre de motxilla*. Montserrat: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1994.
- PALLI, Federico. *La Via Augusta en Cataluña*. Faventia monografías. Bellaterra: UAB. Bellaterra, 1985.
- PONS, Jordi. *Territori i societat romana a Catalunya. Dels inicis al Baix Imperi*. Barcelona: Edicions 62, 1994.
- SANCHEZ, Xavier [ed.]. RUTES PEL BAIX (I). *Caminando por los entornos naturales del Baix Llobregat. L'Ordal, Serra de Güell, Montbaig-Montpedrós*. 1999.
- SOLIAS, Josep Maria. *RUBRICATVM. Roma al Baix Llobregat*. Pou Comú. Col·lecció Carles Martí i Vilà d'estudis històrics. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat. 2003.
- TARRAGO, Salvador. *El Centre històric de Sant Boi de Llobregat*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Centre Internacional de Patrimoni Construït (CIEPAC), 2000. Sèrie Monuments i Conjunts núm. 11.
- VENDRELL, Jaume. "... In locum vocitatum Almafàr...". *Sant Climent, fa més de mil anys. Sant Climent de Llobregat*. (<http://www.terra.es/personal8/arpiots/historia.htm>). 2002.