

La descripció dels camins de les Guillerries a finals del segle XIX segons els militars

XAVIER JUNQUERA

Vocal del Centre Excursionista de Catalunya

JOSEP TARRÉS

Departament d'Arquitectura i Enginyeria de la Construcció, Universitat de Girona

Quaderns de la Selva, 21

•

Any 2009

p. 107 a 116



• CENTRE D'ESTUDIS SELVATANS •

Introducció

La història de les comunicacions a les Guílleries ha de tenir en compte l'època i estudiar-ne les fonts documentals; així, a la segona meitat del segle XIX, els militars cartografiaren la comarca i en descrigueren els camins. En relació a la cartografia militar, *El mapa del Montseny, les Guílleries i el Collsacabra*, Juli Serra 1890 n'és la principal mostra amb citacions de diferents autors (Junquera 2006a; Fort, 2006; Sevilla 2006) i estudis detallats (Tarrés, 2005). També s'ha publicat el llibre de Juli Serra que descriu les vicissituds de l'expedició de militars que cartografiaren la zona per la realització del mapa abans esmentat (Rams i Tarrés, 2002), el qual conté descripcions de camins que són utilitzades pels estudiosos (Junquera 2006b, Balasch...). Però, resten documents poc coneguts amb explicacions de les comunicacions dins les Guílleries; ens referim a l'*Índice de memorias e itinerarios descriptivos de España* del Servicio Geográfico del Ejército. Aquest article fa un estudi preliminar de tres itineraris amb variants.

El text *La difusión y la promoción del material cartográfico en España* (Casadellà 1992), elaborat pels membres de la comissió organitzadora del VIII Congrés de LIBER (*Ligue des Bibliothèques Européennes de Recherche*) a Barcelona del 28 de setembre al 2 d'octubre de 2002, senyala l'important pes que tenen les institucions militars amb un 33% de les 61 publicacions de centres o col·leccions cartogràfiques repartides entre la Cartoteca del Servicio Histórico Militar, Museo del Ejército, el Real Instituto y Observatorio de la Armada i la Biblioteca y Servicio Geográfico del Ejército (quasi no hi ha cartografia històrica original dipositada en institucions militars ubicades a Catalunya). En la llista del Servicio Geográfico del Ejército s'esmenten 16 publicacions, una de les quals és l'*Indice de memorias e itinerarios descriptivos de España*. En aquesta publicació es referencien 89 itineraris a Catalunya, 48 d'àmbit general (43 de camins i 5 de ferrocarrils), 16 a Barcelona, 10 a Lleida, 1 a Tarragona i 15 a Girona. Les referències més significatives referides a les Guílleries són:¹

- 12/ *Cataluña (45 itinerarios de longitud)* / *Cuerpo se E.M., Josef de Santa Cruz, Josef [et al].—1808-1815. Signatura C-35 N.º 1 (7 pàgines)*
- 29/ *Cataluña (18 itinerarios de Barcelona y Gerona)* / *Carlos Rivera. Capitán de E.M.; V.º B.º de Leonardo de Santiago. Brigadier del Cuerpo. Jefe de E.M.—1864. Signatura C-33 N.º 38 (6 pàgines)*
- 33/ *Gerona a Vich / Sandalio de Sancha y Herrera, Joaquín Navarro y Fernández.—1863. Signatura C-42 N.º 20 (44 pàgines)*
- 42/ *Vich a Anglés por el Coll de Ramagats y San Hilario / Rafael Moreno y Castañeda.—1880. Signatura C-39 N.º 24 (24 pàgines)*
- 43/ *Vich a Anglés por Susqueda / Rafael Moreno y Castañeda.—1880. Signatura C-39 N.º 23 (27 pàgines)*

1. Transcrit de l'original. Hi ha discrepàncies de referència entre aquesta transcripció i les còpies de treball, però que no afecten l'estudi.





El mitjà de transport habitual per les carreteres de mitjan segle XIX: carros de dues rodes carregats de mercaderia. Carretera vers Sant Hilari Sacalm.

Com a aportació complementària, volem indicar alguns avenços relacionats amb la història de les comunicacions des d'un àmbit general fins als relacionats directament o indirecta amb les Guilleries. En primer lloc, cal esmentar les aportacions de Teresa Navas, professora del Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya a l'estudi general de les comunicacions a Catalunya (Navas, 2003) i del territori de Barcelona (Navas, 2007). Així, a «Evolució de la xarxa viària a Catalunya» (Navas 2003), en el mapa de Catalunya de les vies romanes no n'hi ha cap a les Guilleries; en el mapa de les comunicacions medievals indica un camí de Vic a Girona paral·lel al Ter;² en el mapa amb els camins de Catalunya envers 1750 s'assenyalen els camins de Girona a Vic,³ i en el mapa de l'evolució de la xarxa de carreteres al segle XIX es mostra que el desenvolupament viari de les Guilleries va tenir com a objectiu accedir a Sant Hilari Sacalm⁴ des de la població de Vic i la de Hostalric, passant per Arbúcies. En un àmbit més local, Ramon Ripoll exposa la situació general de les comunicacions a Girona (1760-1935) i els autors de *Deu llegües de pols i roderes* (Borrell et al., 2005) descriuen el camí ral de Girona a la Tordera. Finalment, en el llibre *La Guerra del Francès a la Selva* (Bohigas i Morales, 2008) es mostra la importància del camí de Vic a Girona que passa per Sant Hilari Sacalm i les Esposes (Sant Martí Sapresa).⁵

Les vies de comunicació a les Guilleries

Les vies de comunicació que han solcat les Guilleries sempre han hagut d'esquivar un munt de dificultats, atesa l'abrupta orografia del massís. Si comparem les antigues comunicacions amb les actuals podrem copsar l'evolució que han

2. També cal senyalar les aportacions de Bolòs i Hurtado (2001).

3. De Vic a Girona s'assenyalen els dos camins de Peran (1988).

4. És interessant veure l'evolució de les comunicacions amb les postals de la carretera de la Font Picant (Navas, 2007-169).

5. També cal tenir en compte les aportacions de Ricard Teixidor i caldria realitzar un estudi més complet de la cartografia militar esbossada a Tarrés (2003).

tingut al llarg del temps i, de manera indefectible, la seva repercussió damunt el territori.

Per conèixer de manera fidel com era aquest país en temps reculats, una bona opció és considerar les informacions elaborades per l'exèrcit. Les necessitats que tenia i els mitjans de què disposava van generar un material que ara ens és molt útil; podem trobar abundant cartografia, informes i, fins i tot, algun llibre.

A les darreries del segle XIX, la brigada de la qual formava part el tinent Juli Serra va cartografiar topogràficament per primera vegada les Guillerries. Avui dia, aquest mapa encara ens és d'un gran profit quan busquem rastres de fa més de cent anys. El llibre que el tinent va publicar, l'any 1891, amb les notes que va prendre durant la seva estada per aquestes muntanyes és una veritable joia.

Però, el que aquí ara es presenta és una nova troballa. Es tracta de tres informes, també elaborats per l'exèrcit durant la segona meitat del segle XIX, els quals descriuen tres maneres diferents d'anar des de Girona fins a Vic. No hi ha dubte que les Guillerries sempre han estat un gran maldecap per als militars i encara més la manera de travessar-les...

Memòria de l'itinerari de Girona a Vic, descrit pel comandant Sandalio de Sancha l'any 1868

Aquest itinerari surt des de Girona i marxa cap a Anglès, la Cellera de Ter, Amer, Sant Feliu de Pallerols, santuari de la Salut, Cantonigrós i Vic. L'informe descobreix una qüestió rellevant pel que fa a les vies de comunicació de l'època. Segurament no costa gaire d'entendre que transitar en aquella època per les Guillerries i pel Collsacabra podia ser una tasca de titans. El que és més difícil d'imaginar és que les dificultats ja comencessin quan Girona encara era a les envistes dels viatgers. És a dir, quan el viatge no havia fet altra cosa que començar.

Així, doncs, veiem què es troben els militars tot just a Montfullà, amb Girona encara a l'horitzó: *«Empiezan a encontrarse alturas cubiertas de arbolado y maleza por las cuales sería preciso verificar el flanqueo y en cuya falda se halla la iglesia de Montfullá»*. Per tant, no és d'estranyar que, ja en la primera pàgina de la memòria i dins de les consideracions generals, el comandant Sancha descrigui aquest recorregut com un camí *«en parte accesible a carruages y en parte de herradura pero siempre difícil y penoso para marchas de tropas tanto por su clase y mal estado de conservación habiendo algunos trozos casi inaccesibles aun para la caballería ligera»*.

Si, a més, considerem que aquesta via de comunicació passava per nombroses poblacions, fet sempre molt valorat pels militars, tot plegat ens donarà una idea de les dificultats que devien patir els habitants d'aquestes contrades per a efectuar els desplaçaments quotidians i necessaris per a la seva subsistència. Per a més inri, el comandant afegeix que és la millor línia de comunicació que es pot trobar. Més endavant mostrarem per què descarta les altres variants a la ruta que detalla.



Després de deixar enrere trams de camí sorrenc i dificultats vàries, un cop entrats al territori que ocupa l'actual comarca de la Selva, l'informe comença a revelar curiositats força interessants, les quals ens permeten anar deduint com el territori ha variat al llarg del darrer segle. Per exemple, l'any 1868 els militars deixen constància que Anglès té menys habitants que la Cellera de Ter, 249 i 280, respectivament. En l'actualitat, Anglès quasi triplica en població la Cellera. D'Anglès, l'únic que en destaquen és l'abundant llenya que es podia obtenir dels boscos més propers.

A la sortida de la població comproven que la riera d'Osor, «*arroyo de Ossor*» per al comandant Sancha, cal creuar-la a gual; el llit pedregós presenta dificultats per a l'artilleria. Per a la població, aquesta manca de pont també devia ser una gran incomoditat en tractar-se d'una plana molt habitada i farcida d'horts.

En arribar a la Cellera, es troben un poble d'escàs interès, però, al contrari que a Anglès, aquí hi havia poca llenya, quan de fet el terme municipal de la Cellera, ara, és molt boscós. La raó, amb molta probabilitat, rau en el fet que les muntanyes cellerenques, com ells també expliquen, estaven cobertes de vinya. Avui dia, encara es pot comprovar com molts dels densos boscos que envolten la població, presenten pendants esgraonats amb murs de pedra apilada que són testimoni de feixes antigues que s'enfilen fins molt amunt.

Un cop deixada enrere la Cellera, els calia creuar el Ter. Però no ho faran pel Pasteral, per on transcorre l'actual carretera, sinó que hauran de menester el pas amb barca, el qual va existir fins als anys setanta del segle que hem deixat enrere. Vegem la descripció que fan d'aquest fet: «*a la orilla del río el cual se pasa en barca con maroma: el acceso de la barca es un muelle de poca solidez y que se destruiria facilmente si se tratara de hacer uso de él para embarcar artilleria.*» També explica que hi ha dues barques i que cadascuna pot transportar fins a 25 homes i 6 cavalls.

En aquest informe els militars mencionen que s'estaven fent estudis per construir una carretera que aniria des de Girona fins a Vic i Manresa, i que se separaria de la ruta que ells trepitgen en arribar a la Cellera. Podríem creure, doncs, que en algun moment es va pensar en la possibilitat d'anar des de Girona cap a Vic, passant pel Pasteral i Susqueda. El projecte no va reeixir i la primera carretera que va arribar fins a Susqueda des del Pasteral encara va tardar; va ser de peatge i fruit de la iniciativa privada d'un veí de Susqueda.

En arribar a les envistes d'Amer, han de creuar, de nou a gual, la riera. Aquesta mancança absoluta de ponts, tal com descriu l'informe, provocava una seriosa preocupació en cas de fortes avingudes dels diferents cursos d'aigua que calia travessar. El comandant descriu Amer com una població de 469 veïns, i molt recomanable per a allotjar la cavalleria sense provocar gaires molèsties, atès que hi ha un hostal on es poden guardar 40 cavalls i les cases particulars en podrien acollir fins a 400. L'informe també explica que «*conserva esta población restos de la tapia aspillera que le sirvió de defensa durante la guerra civil*». Podem pensar que es devia referir a la segona carlinada, la qual justament va finir en l'anomenada batalla del Pasteral. També destaca la importància ramadera de la població. A



Amer, el comandant Sancha considera la possibilitat de marxar cap a Vic passant per Sant Martí Sacalm i Sant Martí de Queròs, però la descarta pel perill que presenten els «*ásperos desfiladeros que determinan el curso del río Ter*». Per això tria continuar cap a les Planes d'Hostoles i Sant Feliu de Pallerols.

Un cop fora dels límits de l'actual comarca de la Selva, els problemes continuen i són una repetició dels que ja s'han exposat, és a dir: manca de ponts, terrenys aspres, camins estrets i perillosos... Menció a part mereix el tram que des de Sant Feliu de Pallerols els porta fins a les rodalies de l'aeri santuari de la Salut. El comandant descriu la llarga pujada com «*agria y penosa*». Així mateix, també van contemplar la possibilitat d'ascendir des de les Planes d'Hostoles, però també la descarten, atès que els torrents que cal creuar els qualifiquen com a molt impetuosos en temps de pluja. Un cop superada aquesta important i alta serralada, el camí fins a Vic ja no els va presentar cap dificultat destacable.

Anar de Girona a Vic i a l'inrevés, travessant les Guillerries, pel que sembla continuava essent dotze anys després motiu d'interès per als militars. Mostra d'això és la memòria que es presenta a continuació.

Memòria de l'itinerari de Vic a Anglès per Susqueda, descrit pel capità Rafael Moreno, l'any 1880

Es tractava d'un dels recorreguts més curts que unien les dues poblacions, però també era una línia de comunicació molt complicada de seguir. El capità Moreno, en el pròleg de l'informe, cita textualment: «*El itinerario de Vich a Anglés por Susqueda es la comunicación más corta que existe entre dichos puntos pero adolece del inconveniente de que en su mayor extensión es una vereda difícil y dominada en toda su longitud por el terreno que le rodea, en atención á la clase de éste que tiene que atravesar, pues siempre sigue la dirección de los barrancos y las diferentes rieras que confluyen en el Río Ter, salvando las vertientes y cortando la divisoria por terrenos bastante quebrados y difíciles de reconocer por ser su mayor parte bosques espesísimos en la comarca llamada Las Guillerías. Su elección sería sólo conveniente en caso de que una imperiosa necesidad obligue á acumular fuerzas con rapidez á la proximidad de Gerona*». En qualsevol altre cas, aconsella la variant que passa pel coll de Romegats i Sant Hilari, la qual és més llarga, però més segura.

Aquesta ruta transcorre per: Vic, Folgueroles, Vilanova de Sau, Sant Romà de Sau, Montdois, Susqueda, Osor, Anglès i Girona. L'entrada a les Guillerries la fa pel coll Samedà, i continua per sota els Munts fins a Vilanova de Sau i, posteriorment, a Sau.

Respecte a Sau, el capità esmenta que té 9 veïns i un molí que funciona tot l'any, «*pudiendo moler 42 fanegas en 24 horas*», i que l'única cosa important és el pont d'obra de 60 m de llargada i 4 d'amplada, ja que només per aquest punt és possible creuar el Ter. Escriu: «*se halla el paso del Río Ter, el qual no se puede vadear por estos lugares en ninguna época del año teniendo que venir á este pueblo para pasarlo*



por el puente» Ja tenim, doncs, una altra mostra de la carestia d'infraestructures de l'època. Però n'hi havia més, de mancances, i també relacionades amb el Ter, que, com es podrà comprovar, no ho posava gens fàcil.

Per abandonar Sau, han d'utilitzar l'únic camí que surt del poble, a banda del que marxa cap a Roda de Ter. En lloc de continuar riu avall, no tenen altra solució que marxar muntanya amunt fins a les rodalies del santuari de Montdois, ubicat prop del cim de la serralada. Han de superar 600 m de desnivell i creuar fins un total de quinze barrancs. Des d'allí els cal davallar fins al poble de Susqueda, travessant de nou un munt de torrenteres. El capità Moreno torna a especificar que a l'hivern això pot ser problemàtic.

Sovint s'ha especulat amb el recorregut capriciós que enceta el Ter a les rodalies de Roda, on en lloc de continuar cap al sud, gira de sobte cap a llevant i s'endinsa per les Guillerries, fet que l'obliga a treballar de valent. Sembla estrany, doncs, que després de les molèsties que s'ha pres el riu per obrir-se camí per dins d'aquest massís, no es pugui aprofitar el pas natural que el Ter ha traçat. Això queda ben palès en el fet que per anar de Sau a Susqueda, calgués en aquella època ascendir i davallar la muntanya de Montdois, atès que la part més baixa presentava punts absolutament infranquejables. Només l'existència d'un petit i perillós corriol, a mitja alçada de la muntanya, permetia arribar fins a Susqueda de manera més directa. Per tot plegat el capità recomana: *«Los pocos recursos de Sau y lo extensa que se hace la jornada hasta Susqueda, obliga á detenerse en Vilanova de Sau.»* L'orografia difícil d'aquest tram també ens l'explicaria el tinent Juli Serra onze anys després que el capità Moreno elaborés la present memòria. La situació no havia canviat i la seva expedició va patir un seriós ensurt resseguint el ja esmentat perillós corriol, el qual avui dia és un goig per als excursionistes.

Un cop arribats a Susqueda, avui dia sota l'aigua igual que Sau, la memòria deixa constància que és una població de 140 veïns i que la màxima riquesa del lloc és la llenya que es podia extreure dels boscos propers. Disposava de dos ponts d'obra: un damunt la riera de Rupit i l'altre damunt el Ter. En creuar aquest darrer



Allò que distingeix les dues imatges preses en el mateix punt de la carretera de Sant Hilari Sacalm a la font Picant, són els mitjans de transport per a viatgers que hi apareixen: un carruatge de quatre rodes a la part esquerra i un autobús a la part dreta.

Postals de les primeres dècades del segle XX.

el descriuen com un pont de 4 ulls i 87 m de llarg per 4 d'ample. A la sortida del pont troben el camí que surt cap a la Cellera, el qual no segueixen perquè «*se encuentra a la izquierda el camino que bajando al Ter conduce a la Sella por terreno tan quebrado que hace peligroso su paso en algunos puntos*». És per això que prefereixen pujar fins al coll de Nafre, per un camí fangós, i des d'allí davallar cap a Osor.

Aquí, de nou, podem extraure diverses conclusions. Primer: un poble de 140 habitants, en aquella època, no tan sols no disposava de cap carretera, sinó que fins i tot el camí que havien de transitar el seus habitants era precari i perillós. Segon: per anar de Sau fins a Anglès, calia pujar fins a Montdois, davallar cap a Susqueda, remuntar fins al coll de Nafre i, finalment, baixar cap a Osor i Anglès. Un recorregut que, avui dia, complauria els amants del ciclisme en tractar-se d'una etapa amb notables dificultats orogràfiques. La gran diferència és que en aquell temps aquest viatge s'havia de fer per necessitat i ben segur que en molts moments, en condicions adverses.

A Osor es troben amb un poble de 208 habitants, d'escassos recursos i que també disposava de molta llenya. La via d'Osor a Anglès ja és millor. No obstant això, fins a les mines d'Osor van haver de creuar fins a deu torrenteres. A partir de les mines, el camí ja es transforma en carreter, però això no treu que abans d'arribar a Anglès presentés dos nous complicats passos de gual a la riera d'Osor.

D'Anglès, la memòria esmenta que té 350 veïns; dotze anys abans el comandant Sancha deixava constància de 249 habitants. Això, marca un notable creixement de la població, un 40 per cent més. També esmenta que és una vila estratègicament important perquè només la separen 16 quilòmetres de Girona, a la qual esta unida per «*una carretera de tercer orden concluida a trozos*».

La conclusió que es pot extreure d'aquest itinerari surt per si mateixa dient que el capità Moreno preveu un total de tres jornades per anar des de Vic fins a Anglès en una marxa regular, i que no és possible recorre'l en un dia ni tan sols amb una marxa forçada «*por ser penosas las subidas y en general el terreno muy malo*». Una altra dada força significativa que mostra l'informe és que el nombre total de carros i carretes a Sau, Susqueda i Osor és zero; per contra, el nombre d'animals de bast és considerable. La manca de camins adequats pot tenir molt a veure amb aquest fet.

Pel que fa a l'alternativa a aquest recorregut, que el capità esmenta, anava pel coll de Romegats, Pla de les Arenes, Sant Hilari Sacalm, el Pedró, l'Espinau, Santa Bàrbara i Anglès. Encara que més llarg, presenta unes lleugeres millors condicions dins de la precarietat en què està sumit tot el país. La primera etapa fins a Sant Hilari segueix en gran part el recorregut de la via que s'explicarà a continuació. Un cop ja deixada enrere aquesta població, els militars reflecteixen la gran riquesa de recursos que trobaren a la casa del Sobirà de Santa Creu, on deien que es podrien allotjar fins a 300 homes i 60 cavalls. En canvi, de l'hostal de l'Espinau, situat molt a prop del Sobirà, podem llegir que pels seus pocs recursos la gent del país l'anomenava «*del mal guisat*». La resta del viatge fins a Anglès, passant per la casa de Bellveí, ja no presentà més incidències remarcables.



Finalment, es descriu el tercer dels itineraris. Encara que cronològicament hauria de ser el primer de citar-se, l'hem deixat per al final, ja que és el menys exhaustiu i tan sols afegeix alguna informació als dos anteriors.

Memòria de l'itinerari de Vic a Girona per Santa Coloma de Farners, descrit pel capità Carlos Rivera, l'any 1867

Aquest itinerari transcorre per Vic, coll de Romegats, Sant Sadurní d'Osormort, Espinelves, Sant Hilari, Santa Coloma de Farners, Salitja i Girona. És un camí que els militars consideren interessant per les importants poblacions que uneix; tot i així, el descriuen com a incòmode per a la Infanteria i inaccessible per a la Cavalleria. Això, un cop més, dona una idea de la manera penosa amb què encara estaven comunicades aquestes poblacions ja ben entrada la segona meitat del segle XIX.

Les dificultats de l'itinerari comencen a les rodalies del coll de Romegats. Un cop passat, la via ja es converteix en un camí de ferradura. Les incomoditats continuen en voler franquejar el coll del Buc. A Espinelves troben un poble de 97 veïns i «*con escasos recursos y mal caserío para el alojamiento*».

Fent camí cap a Sant Hilari Sacalm, es troben, segons la descripció, amb pujades aspres i un terreny escabros i cobert de bosc. De l'anomenada capital de les Guilleries, diuen que té 436 habitants, bones cases, però amb escassos recursos de subsistència i sense mitjans de transport, per les males comunicacions amb les poblacions veïnes.

La marxa cap a Santa Coloma de Farners és un calc de descripcions anteriors. Destaca, però, el fet que han de creuar a gual la riera de Santa Coloma fins a vuit vegades. Per tot plegat, se'ls fa un trajecte molt poc grat. A Santa Coloma troben una vila de 1.059 habitants i en molt bones condicions. Vegem la descripció que en fan: «*Abunda en subsistencias y medios de transporte y su caserío bueno y cómodo la hacen muy apropiada para el alojamiento y término de jornada en la vía que describimos por carecer de recursos al efecto los pueblos anteriores.*» La resta del camí fins a Girona ja no presenta més novetats dignes de ressaltar.

Bibliografia

BALASCH, Lluís. *Masies de les Guilleries i Collsacabra*, <<http://llbalasch.blogspot.com>> [Consulta: maig de 2009]

BOHIGAS, Jordi i MORALES, Francesc Xavier. *La Guerra del Francès a la Selva. L'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans, 2008, p. 41-42. (Estudis i Textos, 11)

BOLÒS, Jordi i HURTADO, Víctor. *Atles del comtat d'Osona (798-993)*. Barcelona: Rafael Dalmau editor, 2001.



- BORRELL, Miquel; FIGUERAS, Narcís; LLINÀS, Joan; MALLORQUÍ, Elvis i MERINO, Jordi. *Deu llegües de pols i roderes. El camí ral de Girona al Tordera*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans, 2005, p. 41-42. (Estudis i Textos, 10)
- CASADELLÀ, Jordi (et al.). *La difusión y la promoción del material cartográfico en España: texto elaborado por los miembros de la Comisión Organizadora del VIII Congreso de LIBER, Groupe des Cartothécaires, Barcelona, del 28 de setiembre al 2 de octubre de 1992*. Barcelona - Madrid: s. n., 1992.
- FORT, Joan. *Els noms de lloc*. Girona: Diputació de Girona - Caixa de Girona, 2006, p. 45. (Quaderns de la Revista de Girona, 123)
- JUNQUERA, Xavier. *Les Guilleries. El present d'un passat*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007b.
- JUNQUERA, Xavier. *Les Guilleries. L'esplendor d'una natura primitiva*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007a.
- NAVAS, Teresa. «Evolució de la xarxa viària a Catalunya» dins Salvador TARRAGÓ [ed.]. *Obres públiques a Catalunya. Catàleg de l'exposició a l'estació de França, Barcelona (4.12.03 al 7.01.04)*. Barcelona: 2003.
- NAVAS, Teresa. *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Girona: Diputació, 2007.
- PALADINI, Ángel; Magallanes Pernas y Del Val Carrasco. *Índice de Memorias e itinerarios descriptivos de España*. Madrid: Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, 1990.
- PERAN, Gregorio. *Los caminos de Catalunya en la primera mitad del siglo XVIII. Una estructura viaria preindustrial*. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense de Madrid, 1988.
- RAMS, Emili i TARRÉS, Josep. *Un viatge inèdit per les Guilleries i el Montseny. Visió actual del recorregut pioner fet l'any 1890 per Juli Serra*. Barcelona: Rafael Dalmau editor, 2002.
- RIPOLL, Ramon. *L'arquitecte, l'arquitectura i la ciutat: Girona. 1760-1835*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2005, p. 217-227.
- SEVILLA, Rafel. «Recuperació i rehabilitació del camí ral de Vic a Olot». *Els Cingles de Collsacabra*, 55 (2006), p. 11.
- TARRÉS, Josep (ed.). *El mapa del Montseny, Les Guilleries i el Collsacabra, Juli Serra 1890*. Girona: Competium, 2004.
- TARRÉS, Josep. «Aspectes sobre cartografia de les Guilleries. Un estímulo per a l'estudi de les comunicacions». *Quaderns de la Selva*, 15 (2003), p. 191-199.
- TARRÉS, Josep. «Els usos del terreny al final del segle XIX, segons el mapa del Montseny, les Guilleries i el Collsacabra de Juli Serra (1890)» dins Jordi HERNÁNDEZ, Sònia SANTIAGO i Josep MELERO (coords.). *VI Trobada d'Estudiosos del Montseny: comunicacions presentades el dia 18 de novembre de 2004 al Centre Cívic de Breda*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2005, p. 171-173. (Monografies, 41)