

LA XARXA DE CAMINS I LES COMUNICACIONS A OSONA AL SEGLE XVIII I LA VERTEBRACIÓ TERRITORIAL DE LA COMARCA

JAUME FONT I GAROLERA
Universitat de Barcelona

*The network of paths and communications in Eighteenth-Century Osona
and the territorial structuring of the county*

El sistema de transports i comunicacions d'un territori s'ha associat amb el reg sanguini o el sistema nerviós d'un cos viu. Partint d'aquest principi l'article valora l'estructura general de la trama viària d'Osona del segle XVIII i analitza la seva incidència en la vertebració i la cohesió humana del territori comarcal a partir de l'estudi de la cartografia coetània. El treball descriu breument les condicions en què es realitzaven la circulació i el transport a l'antic règim i analitza específicament la trama viària osonenca del segle XVIII.

Paraules clau: Camins, xarxa viària, comunicació, transport, cartografia històrica.

The transport and communication system of a region has been associated with the veins or nervous system of a living being. Starting from this premise, the article evaluates the general structure of the highways and byways of Osona in the 18th century and analyses its influence on the structuring and human cohesion of the county area from the study of the contemporary cartography. The work briefly describes the conditions in which circulation and transport was undertaken in the old regime and analyses specifically Osona's roadways in the 18th century.

Keywords: Paths, road network, communication, transport, historical cartography.

«Tot camí és, en principi, una línia dreta que mil circumstàncies han maldat per torçar-la.»

Joan Vilà Valentí. «La diversitat de camins rurals».

El món rural a Catalunya, 1950.

1. Introducció

El present article valora l'estructura general de la trama viària d'Osona del segle XVIII i analitza la seva incidència en la vertebració i la cohesió humana del territori comarcal. El treball té un enfocament bàsicament geogràfic, centrat en l'anàlisi de la coherència territorial de la trama viària preindustrial a partir de l'anàlisi de la cartografia coetània. L'article té dues parts; a la primera s'analitzen breument les condicions en què es realitzaven la circulació i el transport a l'antic règim. I a la segona s'analitza específicament la trama viària osonenca del segle XVIII, a partir de la informació continguda en la cartografia del Principat de Catalunya del segle XVIII; s'analitzen, en concret, els mapes del comte de Darnius (1726), de Josep Aparici (1720) i Tomás López (1776), completats per la visió de síntesi de Gregorio Perán (1988), elaborada a partir de la sistematització de la informació viària continguda en deu mapes del Principat de Catalunya, editats el segle XVIII.

Cal tenir present, en aquest sentit, que la cartografia del segle XVIII és especialment abundant pel que fa al Principat de Catalunya, probablement perquè el territori català va esdevenir durant tot el segle XVII i el principi del XVIII un dels principals escenaris de les guerres inacabables entre les corones francesa i espanyola. La fi de la Guerra de Successió i la implantació del Decret de Nova Planta obriren un parèntesi en aquest estat de guerra permanent, que es reprendria cap al final d'aquest segle amb renovats enfrontaments entre Espanya i França. En aquestes circumstàncies, no ha d'estranyar que hi hagi una abundant producció cartogràfica, elaborada en una bona part dels casos amb una finalitat militar, com els mapes i les guies de camins del comte de Darnius, que analitzem més endavant, i a vegades també una finalitat político-administrativa, cas del mapa d'Aparici, que cartografia els onze corregiments filipistes (1716), que van substituir les vegueries arran del Decret de Nova Planta.

2. Osona: territori, circulació, comunicació i transport a l'antic règim

L'historiador Ferdinand Braudel en la seva magna obra sobre el món mediterrani¹ assenyala que, històricament, la vertebració i la cohesió humana d'un país —i de qualsevol territori— s'ha recolzat en dos elements fonamentals: d'una banda la localització geogràfica i el pes demogràfic i econòmic dels seus assentaments humans (pobles, viles i ciutats), que vindrien a ser els punts neuràlgics del territori; i de l'altra, la malla de camins i de vies de comunicació que els interconnecten i possibiliten les interrelacions econòmiques, socials i culturals que atorguen cohesió al conjunt.

Considerant cada assentament humà a l'escala geogràfica adequada (del nivell comarcal al continental), els masos, els pobles, les viles i les ciutats s'han localitzat sempre en aquells llocs que oferien més recursos i més oportunitats per al desenvolupament de la vida individual i col·lectiva: les grans planes agrícoles (com la plana de Vic), els llocs amb disponibilitat d'aigua, pastures o qualsevol altre recurs natural. I els camins històrics, al seu torn, han buscat sempre la ruta més fàcil, còmoda i accessible per tal de comunicar pobles i ciutats, fent bona la sentència de Joan Vilà Valentí que encapçala aquest article que sosté que «Tot camí és, en principi, una línia dreta que mil circumstàncies han maldat per torçar-la».²

Sobre el terreny, les grans rutes històriques han transcorregut preferentment per terreny planer i quan travessaven muntanyes buscaven els passos naturals més accessibles, a vegades fins i tot a costa d'allargar la ruta respecte de l'itinerari més dreturer. Amb el pas dels temps els camins 'naturals' han atret a redós seu les activitats econòmiques, el comerç i la població. Una atracció que es fa evident quan s'analitzen els principals eixos històrics de circulació de Catalunya, com és el cas dels diversos brancals de la Via Augusta romana, o les rutes que unien el litoral, l'interior i els Pirineus. Un bon nombre de pobles i ciutats deuen el seu

1. BRAUDEL, Ferdinand. *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, 1949.

2. VILÀ VALENTÍ, Joan. «La diversitat de camins rurals». A: *El món rural a Catalunya*. Barcelona: Curial Edicions, 1973, p. 92.

naixement i la seva consolidació posterior al fet de trobar-se emplaçats en una cruïlla de camins (Vic i Ripoll, per exemple) o bé per situar-se al pas d'una gran ruta històrica, com els Hostalets de Balenyà, Tona, l'Esquirol i Cantonigròs, entre altres pobles osonencs. El mateix es pot dir dels pobles que cresqueren al pas dels camins ramaders, com Perafita al Lluçanès.

Ara bé, la complexa orografia catalana no ha facilitat gens la circulació. El país és muntanyós en les seves tres quartes parts i la complexa estructura del relleu comporta l'existència d'un territori molt fragmentat. El mot 'laberint' s'ha emprat sovint per a il·lustrar la fragmentació territorial de Catalunya, cas de Pau Vila³ i de Pierre Vilar.⁴ Aquesta complexitat orogràfica es deu, principalment, a la disposició discordant de la xarxa fluvial respecte als grans eixos orogràfics. És a dir, mentre les línies mestres del relleu s'orienten preferentment d'est a oest, la xarxa hidrogràfica ho fa de nord a sud, circumstància que obliga els rius a travessar les serralades perpendicularment mitjançant l'obertura de llargs i perillosos congostos que, històricament, han dificultat en una gran mesura tant la circulació de les persones i les mercaderies com la construcció i la conservació de la xarxa viària de totes les èpoques.

Això es fa particularment evident a Osona, comarca que s'organitza al voltant de la conca d'erosió de la plana de Vic. És el cas del Ter quan travessa les Guillerries, que mai no ha esdevingut una sortida còmoda de la plana de Vic o un «camí natural» entre Vic i Girona. Fins i tot el camí ral de Vic a Ripoll, de traçat aparentment més fàcil, constituïa i constitueix un itinerari ple d'obstacles si s'examina amb detall i es té present el traçat aconegostat del riu entre la Gleva i Ripoll, quan s'obre pas, penosament, a través del feix de serres prepirinenques⁵ abans d'entrar a la plana de Vic. Aquestes dificultats han estat subratllades pels geògrafs i els historiadors de diverses èpoques, de Pau Vila a Pierre Vilar, Salvador Llobet i Lluís Solé Sabarís. En el cas de les Guillerries, la gorja del Ter era massa llarga —uns 40 km—, profunda i perillosa com perquè la seguissin els exèrcits i encara molt menys les rutes comercials. Més aviat ha estat el contrari, han estat els perseguits de totes les èpoques els que buscaven i trobaven refugi al «cor de les Guillerries». Mai no ha penetrat cap invasió a Osona per aquest cantó. Les tropes d'un i altre exèrcit —francès o castellà— preferien entrar a la plana de Vic en uns casos per Collsuspina i els graus del Lluçanès, i en d'altres baixant pel Ter des de Ripoll o bé travessant l'altiplà del Collsacabra. I el camí ral devers Girona preferia buscar les altures dels colls de Romagats i de Revell —per on passa avui l'Eix Transversal—, que entaforar-se entre les fondalades solitàries de Sau, Querós i Susqueda.⁶ D'aquesta manera, en la formació de la trama viària osonenca hi han tingut més

3. VILA, Pau. *La fesomia geogràfica de Catalunya*. Comissariat de Propaganda de la Generalitat de Catalunya, 1937. (Reeditat per editorial Laia, Barcelona, 1977.)

4. VILAR, Pierre. «El medi natural». A: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. I. Barcelona, Edicions 62, p. 230.

5. Els túnels de l'autovia C-17 entre Orís i Ripoll il·lustren bé les dificultats de circulació d'aquest tram paral·lel al Ter, en què els camins feien constants pujades i baixades, com la de Terradelles.

6. La sortida del Ter a través de les Guillerries no ha estat seguida per cap camí important en tota la història, fins al punt que a data d'avui (2014) no s'ha acabat cap de les carreteres projectades des de mitjan segle XIX. Serveixi com a exemple la inacabada i discontinua N-141, antecedent de l'Eix Transversal, que roman interrompuda entre Vilanova de Sau i la Cellera de Ter des del 1935.

importància els graus i els passos de muntanya més fàcils, com els de Collsuspina, el Collsacabra i el Lluçanès, que les sortides «naturals» de les aigües dels rius, com el Ter i el Congost.

Apunt sobre la construcció i la conservació dels camins a l'antic règim

Durant l'antic règim mantenir els camins en un estat permanent de viabilitat era un afer gairebé impossible per dues raons fonamentals. En primer lloc, perquè no hi havia un poder públic que tingués una cura continuada dels camins. Això requeria disposar d'unes estructures administratives amb capacitat d'intervenir en el territori que, en el cas dels camins i les carreteres, i tret de les vies romanes, no es començarien a consolidar fins ben avançat el segle XVIII. La conservació depenia, en tots els casos, dels veïns del territori pel qual travessaven els camins que tot sovint eren comminats per les autoritats (els corregidors per exemple) a reparar-ne els trams malmesos. L'informe de Francisco de Zamora sobre els camins del corregiment de Vic, datat el 1788 i analitzat per Joaquim Albareda,⁷ dona fe de la precarietat de la viabilitat al conjunt de la comarca. En una data tan avançada com el final del segle XVIII només es considera carreter el camí ral de Barcelona a Vic i alguns trams escadussers dels altres camins al seu pas per la Plana; la resta eren camins de ferradura. I encara el camí de Barcelona esdevenia tot sovint impracticable, tal com ho palesen els viatgers que en donen notícia. El baró de Maldà,⁸ per exemple, escriu el 1808: «Francisc donà a les mules pa sucat amb oli que ja prou que s'havien afanyat les besties en el trepig de pedres i roques, anant a estones a mig a tomballons les mules en tot aquest camí de pujades, baixades i graonades, dit lo Congost, d'allò ben infame...».

S'ha de comptar, en segon lloc, amb la manca d'inversions regulars tan en matèria de construcció com de conservació i reparació dels camins. Circular fou sempre difícil a l'antic règim perquè tots els camins es malmetien amb facilitat en un país muntanyós com Catalunya, sotmès d'altra banda a les recurrents pluges torrencials pròpies del clima mediterrani, que malmetien les obres de fàbrica, com els ponts, desguassos, talussos i murs de contenció. Així mateix, la manca de desguassos convertia els camins en fangueres intransitables, sobretot durant el llarg hivern osonenc. A vegades era més fàcil circular pels pedregosos costers que envolten la Plana, cas del camí ral de Vic a Olot, que pel seu fons planer.

En aquest context, les millores que féu el corregidor de Vic, José de Avilés, en el camí ral de Vic a Olot⁹ són més excepció que una norma.¹⁰ En d'altres casos la

7. ALBAREDA, Joaquim. «L'estat dels camins a la comarca d'Osona en el segle XVIII». *Ausa* [Vic], vol. XI, núm. 105 (1983), p. 39-46.

8. PASCUAL, Vicenç; RUBIO, Carme. *Baró de Maldà. Exili de Barcelona i viatge a Vic (1808)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1991. (Biblioteca Serra d'Or)

9. José de Avilés e Iturbide (? - 1766), corregidor de Vic del 1728 al 1744. Zamora li atribueix la reparació del camí ral de Vic a Olot, sobretot de les marrades del Grau de Falgars. Aquest camí va ser un dels més emprats per les tropes franceses durant la Guerra dels Segadors i en episodis posteriors.

10. Vegeu l'excel·lent monografia realitzada per BUSQUETS COSTA, Francesc; FUMANAL PAGÈS, Miquel Àngel; COLOMER CASAMITJANA, Joel; GUTIÉRREZ ORTIZ, Júlia. *Travessant el Collsacabra. El camí ral de Vic a Olot i les marrades del Grau*. Girona: Ajuntaments d'Olot i Vic, Generalitat de Catalunya (DPTOP), 2010.



Detall del camí ral de Vic a Olot, prop de Puigsespedres (l'Esquirol). Francisco de Zamora escriu, en passar per aquest tram del camí ral l'agost del 1786: «El camino siempre es de piedra viva, y a trozos empedrado pero mal conservado». (Foto: Jaume Font, 2013)

classificació de les guies de camins pot ser equívoca, tal com ho exposava Pedro Juan de Villuga, un correu professional. Es pot dir el mateix de les guies del segle XVIII, confeïdes sovint amb una finalitat militar, com el mapa i la guia del comte de Darnius, del principi del XVIII, o la del tinent coronel Pere Serra i Bosc, del començament del XIX. Aquests documents permeten aproximar-se a l'estat de la viabilitat, però cal tenir present que als exèrcits els era relativament fàcil condicionar o reobrir un camí malmès, atesa la mà d'obra i els mitjans tècnics de què disposaven.

Els antecedents llunyans: les vies romanes

Hi ha coincidència en considerar que l'inici de la trama viària catalana, en general, i de l'osonenca, en particular, té un origen romà. La tesi més admesa és que les vies romanes s'adaptaren a la disposició del relleu i el joc d'obstacles i passadissos que ofería el territori i acabaren configurant una trama viària que tenia una gran coherència geogràfica, fet que explica la seva persistència històrica. Sobre la base del traçat de les vies romanes se sobreimposaren posteriorment les infraestructures de diverses èpoques posteriors (dels camins medievals a les autovies contemporànies).

Ara bé, la trama viària romana respon a cinc segles de colonització i ocupació del territori. És probable que les vies republicanes (a partir del 218 aC) responguin

a criteris de conquesta militar. Vilà Valentí¹¹ assenyala que es poden reconèixer perquè solen tenir un traçat carener, que defuig les fondalades propícies a les emboscades. Més endavant, en arribar la *pax romana* (segles de l'I al III), el traçat de les vies respondria a criteris administratius, comercials i d'exploració del territori. A Osona hi ha exemples d'una i altra fase. Sembla que la primitiva ruta d'Ausa a Barcinó defugia la via del Congost i seguia un itinerari carener que des de Centelles i el Pla de la Garga es dirigia cap a les actuals Sant Feliu de Codines i Caldes de Montbui. Seria també el cas de les vies que entraven pel Collsacabra, procedents de *Ruscino* i del Capsacosta, i conduïen cap al litoral i l'interior peninsular a través dels graus del Moianès i el Lluçanès. Vilà Valentí sosté que la seva traça sol coincidir amb la dels camins de transhumància (carrerades), ja que ben aviat deixaren de ser operatius, convertint-se en 'camins morts'.¹² En resum, a Osona hi ha la via que seguia el riu Congost entre Centelles i els Hostalets de Balenyà; i la que anava de Vic a Olot, passant per l'Esquirol, que enllaçava la Garrotxa amb el Ripollès, a través del coll de Capsacosta, i conduïa finalment al coll d'Ares.¹³

La trama medieval —i moderna. Una xarxa inextricable

La destrucció de l'imperi romà i d'un poder polític amb capacitat d'organitzar el territori portaria a la progressiva degradació de les vies romanes. La solidesa de les obres i les seves excepcionals tècniques constructives van fer que la xarxa romangués activa durant centúries, contribuint així a la seva perduració. Durant l'etapa medieval, l'única obra important de la qual es té coneixement en el marc osonenc, independentment de la construcció de ponts,¹⁴ és la reparació de les vies que unien la Plana amb els Pirineus, per part dels francs, durant el segle IX. Es tracta de la *Via franca* o via o *Strata Francisca*, estudiada pel que fa a la seva traça osonenca per Assumpta Serra.¹⁵ La via tenia la funció d'unir els dominis ultrapirinencs de l'imperi franc amb els comtats de la *Marca Hispanica*. Penetrava a la Península a través del coll de la Perxa (nexe d'unió entre la Cerdanya i el Conflent) i també a través del coll d'Ares (nexe d'unió entre el Ripollès i el Vallespir). Arribava a plana de Vic per la via de Ripoll o per la via del Collsacabra i es dirigia a l'interior ibèric per la via de Collsuspina, i al Vallès a través dels relleus de la serralada Prelitoral.

Quant a l'organització de la circulació, a partir del segle X els camins principals (via, *strata publica*, via regia) es consideren de domini públic sota la potestat del comte; les primeres disposicions en la matèria foren recollides en els Usatges (usatge Camini et strate). Ara bé, la circulació i el transport per via terrestre tindrien durant molts segles un abast local i comarcal, context en què destacaven els camins

11. VILÀ VALENTÍ, *op. cit.*, p. 92.

12. Poden ser-ho les llaçades del grau de Casalets (l'Esquirol) que contenen obres de fàbrica semblants a les de la via de Capsacosta.

13. PEDRÓS, Carles. «Els camins antics i les vies romanes a la comarca d'Osona (Barcelona)». *Quad. Preh. Arq. Cast.*, 28 (2010), p. 234-245.

14. PLADEVALL, Antoni. «Els vells ponts d'Osona». *Revista Vic* (1980), p. 445. L'autor explica el sistema de finançament, mitjançant donacions i testaments.

15. SERRA, Assumpta. «Camins medievals del Collsacabra I». *Cingles*, 6 (juliol 2009), p. 20-23.

que duïen als centres de mercat (*strata mercharia* o *via mercataria*). Els senyors feudals, al seu torn, impulsaven les millores (els ponts, per exemple) ja que es beneficiaven dels pontatges i els drets de barra que gravaven la circulació de persones i mercaderies.

Hi ha coincidència a l'hora d'interpretar la trama viària medieval que, considerada en conjunt, formaria un teixit inextricable de camins i viaranys, només transitables a bast. Ho explica Pierre Bonassie: «Pertot arreu hi ha camins (...) pertot arreu hi ha encreuaments o bifurcacions dels quals la toponímia guarda memòria (...). Aquesta proliferació de camins (...) no prova pas una intensificació dels intercanvis econòmics, sinó que tendiria més aviat a mostrar que la carretera, en tant que infraestructura específica del comerç, ha desaparegut per a deixar lloc a un inextricable embull de viaranys».¹⁶

Ara bé, malgrat la seva anarquia aparent, la trama viària preindustrial responia a un principi de lògica territorial a diverses escales. En primer lloc hi havia els camins locals, que responien a la necessitat d'explotar els recursos propers (la terra, el bosc, les pastures); en segon lloc cal parlar de la xarxa d'interrelació entre els assentaments humans propers (cases, veïnats, parròquies, viles i ciutats) que podia respondre al principi de connexió de cada nucli habitat amb el seu veí pel camí més curt possible. El tercer nivell de la jerarquia correspondria als camins que conduïen als centres de mercat com Vic, en el cas d'Osona, a més de Manlleu, Torelló i Prats de Lluçanès, que devien ser força més transitats que els anteriors, però imbricats amb ells. Hi havia, finalment, les rutes històriques transitades per traginers, comerciants i viatgers, que s'imbricarien amb les xarxes anteriors. A la xarxa convencional cal afegir-hi els camins de transhumància (les carrerades). Vilà Valentí i Salvador Llobet remarcaren el seu paper com a vies que possibilitaven la relació entre muntanya i pla i com a factor de consolidació dels nuclis urbans situats al seu pas, com diversos pobles del Lluçanès.¹⁷ Cal parlar, doncs, de la configuració d'unes xarxes de llarg i de curt abast territorial que acabaren profundament imbricades.

D'acord amb això, el viatger es podia trobar amb la possibilitat de seguir diversos camins alternatius per anar d'un punt a l'altre. És particularment il·lustratiu al respecte el pròleg que el correu Alonso de Meneses va escriure a la seva obra, publicada el 1576, en què subratlla que fins i tot els correus professionals tenien dificultats per a orientar-se: «*cualquier caminante podrá ver y conocer en camino breve las desgracias que se ofrecen en los largos, así por no saber derecho el camino, como por no hallar quién de él les informe; porque al tiempo que han de descansar de otros trabajos se hallan en otros mayores habiendo errado el camino; y por esta causa caminado más que debían (...) como a mí muchas veces ha acaecido*».¹⁸

16. BONASSIE, Pierre. *Catalunya mil anys enrere (segles X i XI)*. Barcelona: Edicions 62, vol. 31 i 32, 1979, p. 318-321. (Estudis i Documents)

17. El Comte de Darnius i Tomàs López consideren que el «camí ramader» del Lluçanès és una ruta alternativa al camí ral de Vic a Puigcerdà, per Ripoll.

18. Alonso de Meneses, 1576, citat per CAMPINS DE CODINA, Joaquim. *El correo en Cataluña. Resumen histórico. Algunos datos para la historia postal de España*. Barcelona: José Porter Ed., 1951, p. 108.

Aquest estat de coses es va mantenir fins al final del segle XVII, en què comença a apuntar una represa de l'activitat econòmica que portarà cap a una intensificació del comerç, la circulació de persones i mercaderies i, correlativament, cap a una major preocupació per la conservació i millora dels camins, tal com ho reflecteixen els treballs de Joaquim Albareda sobre els camins de la comarca d'Osona, procés que s'interromprà durant la Guerra de Successió.

3. La trama històrica de camins: Osona, frontissa de Catalunya

Tal com s'indica en l'obra *Història d'Osona* i en d'altres treballs posteriors,¹⁹ la trama de grans rutes històriques que travessen la comarca, considerades a escala general catalana i a escala comarcal, es va mantenir invariable durant molts segles. Podríem dir, amb el risc de caure en un cert determinisme, que mana la geografia a l'hora de consolidar uns determinats itineraris històrics que s'han mantingut immutables amb el pas del temps. A manera de síntesi es pot dir que el centre de la plana de Vic i més concretament la ciutat de Vic ha esdevingut el punt de confluència de sis grans rutes històriques que conduïen, respectivament, i escrites en el sentit de les agulles del rellotge: a Ripoll, Olot, Girona, Barcelona, Manresa i Berga. Aquest és el canemàs de les rutes històriques osonenques, que es reproduïen en gairebé tots els mapes analitzats i que en el cas de la ciutat de Vic s'ajustava —i s'ajusta a dia d'avui— al model viari hexagonal proposat per Walter Christaller en la seva teoria dels llocs centrals.²⁰

La ruta històrica més destacada ha estat l'eix nord-sud, que connectava el litoral barceloní amb els Pirineus orientals, a través de la plana de Vic. Una ruta que a Vic es bifurcava en dues direccions, l'una transcorria paral·lela al Ter fins a Ripoll, d'on sortien els camins en direcció a la Cerdanya i en direcció al Capcir (Camprodon, Molló, Prats de Molló i Ceret); i l'altra buscava els graus del Collsacabra per arribar al pla d'en Bas, Olot i també a Camprodon, a través del Capsacosta. A les rutes anteriors les seguien en importància la de Vic a Manresa, pel grau de Collsuspina; la ruta de Vic a Berga, per Prats de Lluçanès, i la de Vic a Girona, per Sant Hilari Sacalm. Hi havia, finalment, la ruta que conduïa a Barcelona, per Centelles i Caldes de Montbui. Tal com hem dit, i tret del camí procedent de Manresa, que s'ajuntava a Tona o Malla amb el que procedia de Barcelona, totes aquestes rutes confluen a Vic, ciutat que deu una part substancial de la seva consolidació des d'època romana a la confluència d'aquests camins i a la seva situació geogràfica al centre de la Plana.

Això ha convertit Vic en uns dels principals centres de comunicacions de l'interior català, juntament amb Manresa. En el present aquestes rutes principals, tret de la que condueix a Barcelona per Centelles i Caldes de Montbui, constitueixen

els principals eixos viaris d'Osona,²¹ per bé que modificant puntualment el seu traçat. És el cas de l'Eix Transversal (C-25), que transcorre al nord del camí tradicional per Collsuspina i Moià; i de l'eix Vic-Olot (C-37), que gràcies a les millores de les tècniques constructives pot transcorrer avui per la ruta directa del túnel de Bracons.²²

D'acord amb la disposició d'aquests eixos històrics de circulació, la comarca d'Osona, i més concretament la plana de Vic i la capital osonenca, han tingut històricament el paper d'una doble frontissa: respecte al conjunt català i, per extensió, en el marc ibèric. D'una banda, ha estat el nexa d'unió entre els passos dels Pirineus Orientals i el litoral proper a Barcelona (a través dels colls de Toses, Maians i Ares). I d'altra banda, ha possibilitat la comunicació entre el llevant i el ponent català, entre Girona, Vic i Manresa. Un camí, aquest últim, que també s'ha de considerar important a escala peninsular (per Manresa arribava a Osona la llana de Castella i Aragó).²³

Ara bé, el paper de frontissa de la plana de Vic ha tingut més importància a escala catalana que a escala ibèrica i europea. De fet, des d'època romana la configuració del relleu català ha allunyat d'Osona els grans eixos històrics de circulació d'escala continental.²⁴ La circulació transpirinenca s'ha canalitzat pel coll del Portús, a l'Alt Empordà, i pels colls de la Perxa i del Pimorent, a Cerdanya. En canvi, els colls de la capçalera de la conca del Ter (Toses, Maians i Ares) no són passos pròpiament transpirinencs;²⁵ Toses i Maians condueixen estrictament a la Cerdanya, comarca situada al bell mig dels Pirineus, en aquest cas el veritable pas transpirinenc és el coll de Pimorent (1.920 m) o bé el coll de la Quillana, al Capcir (1.714 m). El coll d'Ares, al seu torn, porta a l'Alt Vallespir, una de les valls més recòndites dels Pirineus Orientals, tot i que esdevenia una ruta històrica important, d'unió entre *Ruscino* i *Ausa*.

També tenen un caràcter secundari, en comparació amb la Via Augusta, les rutes històriques que van de llevant a ponent i que comunicaven Vic amb Girona i Manresa. Només les modernes infraestructures, que gràcies a l'avenç tecnològic poden superar obstacles orogràfics abans insalvables, han modificat aquest caràcter secundari de les vies històriques osonenques; tant l'Eix Transversal (C-25) com el túnel de Bracons (C-35) esdevenen avui rutes d'escala general.

19. Vegeu: FONT I GAROLERA, Jaume. «Dels camins històrics als moderns eixos de comunicació». A: *Osona, la terra i la gent*. Vic: Eumo Editorial, 2004, p. 322-354.

20. El geògraf alemany Walter Christaller (1893-1969) va formular la teoria dels llocs centrals, que estableix que les ciutats es disposen regularment sobre el territori bo i formant una retícula hexagonal, que deriva dels sis camins teòrics que parteixen del centre de cada ciutat i la comuniquen amb les ciutats veïnes. CHRISTALLER, Walter. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer, 1933.

21. Cas de l'Autovia C-17, de Barcelona a Vic i Ripoll; de l'eix Vic-Olot, pel túnel de Bracons (C-37); de l'Eix Transversal, C-25, que uneix Vic i Girona, i de la carretera de Vic a Berga, per Prats de Lluçanès.

22. Ruta que des de ben antic s'ha plantejat com a alternativa a la via més llarga del Collsacabra, tal com ho assenyala Joaquim Albareda en el ja comentat informe de Francisco de Zamora.

23. ALBAREDA, *op. cit.*, p. 39-46.

24. Carles Pedrós escriu que «cap de les vies romanes principals passen per la Plana de Vic. Així ens trobem davant una xarxa viària secundària». Vegeu: PEDRÓS, *op. cit.*, p. 237.

25. Els passos pròpiament transpirinencs es consideren 'ports', com la Bonaigua, Salau, Envalira i Pimorent, mentre que Toses i Ares són colls.

4. La trama viària osonenca del segle XVIII. Aproximació cartogràfica

Hi ha quatre fonts que permeten aproximar-se al coneixement territorial de la trama viària del segle XVIII i les seves condicions de viabilitat. Són les guies de camins, la cartografia, els informes de caràcter oficial i les descripcions en primera persona dels viatgers. Les guies de camins i la cartografia són particularment abundants durant el segle XVIII. També ho són els informes oficials al·lusius al mal estat dels camins, que reflecteixen indirectament el desenvolupament que havien adquirit la manufactura i el comerç; cal esmentar, en aquest cas, els informes ja citats analitzats per Joaquim Albareda sobre el corregiment de Vic. La cartografia solia tenir, en principi, una finalitat militar, malgrat que es disposa de mapes tan valuosos com els d'Aparici (realitzat el 1720 i reeditat el 1769) i el del comte de Darnius,²⁶ de 1726. També es formalitzen durant el segle XVIII les primeres rutes de correu, que responen a la creació d'un aparell administratiu amb voluntat d'arribar a tots els racons del territori; és el cas de les rutes de posta i els itineraris de correus descrits per Pedro Rodríguez Campomanes (1761) i Bernat Espinalt²⁷ (1775).

Per determinar la trama viària osonenca del segle XVIII s'analitzen tres mapes del Principat de Catalunya que contenen informació viària. Es tracta del mapa i la guia del comte de Darnius, que conté informació referida al 1726; del mapa de Josep Aparici, editat el 1720, amb informació referida al 1716, i del mapa de Catalunya de Tomás López, editat el 1776. Finalment, s'aporta i es valora la trama viària d'Osona a partir del treball de síntesi que féu Gregorio Perán pel conjunt de la trama viària catalana del segle XVIII, mitjançant la sistematització de la informació continguda en deu mapes del segle XVIII.

4.1. La trama viària del segle XVIII, segons els mapes i els informes del comte de Darnius (1726)

Segons Carme Montaner, l'obra cartogràfica d'Oleguer Taverner i d'Ardena²⁸ (1661 o 1667 - 1727), comte de Darnius, s'emmarca en el context de guerra en què vivia Catalunya des de la revolta dels Segadors (1640). Montaner sosté que la participació activa del Comte en la Guerra de Successió el portà a cartografiar el territori —amb un especial èmfasi en la xarxa viària— per a facilitar l'avanç de les tropes borbòniques. D'altra banda, el fet de ser un ferm defensor de la causa de Felip V li va permetre, un cop acabada la guerra, de continuar contribuint a la causa amb la descripció del nou model de divisió territorial imposat amb el Decret de la Nova Planta.²⁹

26. La *Guía de Caminos* del comte de Darnius i el mapa adjunt, datat el 1727, conté 374 itineraris classificats per ordre alfabètic, amb enumeració de pobles, hostals, guals, rius, ponts i accidents geogràfics. Perán emprà els itineraris de Darnius com a mapa-base de la seva tesi. Vegeu: PERÁN, Gregorio. «La obra cartogràfica del conde de Darnius». *Los caminos de Catalunya en la primera mitad del siglo XVIII: una estructura viaria preindustrial*. Madrid, Universidad Complutense, 1988 (tesi doctoral), p. 85202.

27. Espinalt cita la ruta de correus de Barcelona a Vic, amb ramificacions cap a Olot i Ripoll.

28. Oleguer Taverner i d'Ardena (1661 o 1667 - 1727), comte de Darnius, publicà el seu mapa el 1726. Es posicionà a favor de Felip V; segons Carme Montaner el mapa fou elaborat entre 1708 i 1727.

29. MONTANER, Carme, «Els mapes setcentistes de Catalunya del comte de Darnius». *Mètode* 53

Carme Montaner explica que el règim borbònic va poder comptar amb l'ajuda de la monarquia francesa, que ja des del segle XVII aplegava la documentació cartogràfica del Principat. De fet, l'any 1691 es creà el cos d'Ingénieurs du Roi, el primer d'Europa d'aquestes característiques. No ha d'estranyar, segons Montaner, que els arxius militars francesos conservin alguns mapes remarcables, com el del comte de Darnius, custodiat al Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT) del Ministeri de Defensa de França.

Els mapes del comte de Darnius,³⁰ tal com ho assenyala el mateix autor, ressenyen gràficament els principals camins de Catalunya, amb indicació de la seva viabilitat. El mateix comte de Darnius escriu:³¹ «*hállanse descritos los caminos de una Ciudad a otra como también de las Villas Grandes a las Ciudades para la mayor comodidad de los caminantes y en particular de las tropas*». ³² Segons Perán, els mapes més detallats del comte de Darnius són els dels corregiments, que distingeixen entre camins carreters i desfilats. Així mateix fan referència a la viabilitat del camí, sobretot pel que fa al pas d'artilleria. Segons Perán, la informació dels mapes corregimentals i de l'Atles es pot datar el 1726, amb treball de base realitzat el segle anterior; Jesús Burgueño indica que la informació arriba a ser confusa, redundant i de lectura difícil, tant per la seva densitat com per l'estil barroc de la composició.

A. Els camins del corregiment de Vic, segons la guia del comte de Darnius

Transcrivim a continuació les descripcions del comte de Darnius al·lusives al corregiment de Vic. La transcripció té interès per dos motius: en primer lloc perquè aporta una visió de primera mà dels camins del primer terç del XVII; i, en segon lloc, perquè les dades qualitatives permeten aproximar-se a les condicions de viabilitat.

Camí de Puigcerdà a Ripoll, Vic i Barcelona: Darnius indica que el tram de Puigcerdà a Ripoll és bo i que hi poden passar els exèrcits i els vehicles de rodes amb dificultats.³³ En canvi, és dolent de Ribes a Campdevànol i carreter des d'aquest punt fins a Ripoll.³⁴ A Ripoll travessa a gual el Ter que segueix pel marge dret a través d'un camí 'desfilat' fins a la Gleva, i carreter fins a Vic: «*Lo restante hasta Vic es bueno, llano y casi todo carretero*». ³⁵ A partir de Vic es dirigeix a Tona i als Hostalets de Balenyà se'n desvia el camí alternatiu a Barcelona, que passa per

(Primavera 2007).

30. S'ha emprat l'edició *Mapa general del principado de Catalvña y Rossellon con las fronteras de Francia, Aragón y Valenc.*, nvevamente aumentada y corregida por el conde de Darnius. Carme Montaner data aquest mapa entre el 1716, data de la implantació dels corregiments i el 1726, any de defunció del Comte.

31. A efectes pràctics, s'ha adaptat l'ortografia a la grafia actual del castellà.

32. *Mapa del Principado de Cataluña con la frontera de Francia, Aragón y Valencia, donde de allan todos los Caminos Carreteros, Desfilados y Proyectoados para comunicarse los exercitos y destacamentos...*

33. PERÁN, *op. cit.*, p. 158.

34. *Ibidem*, p. 159.

35. *Ibidem*, p. 160.

Sant Feliu de Codines i Caldes de Montbui. El braç principal continua per Aiguafreda i la Garriga indicant que cal travessar el Congost diverses vegades a gual.³⁶ En arribar al pla del Vallès es transforma en carreter i passat Granollers enllaça amb la carretera de França per arribar a Barcelona. Segons Darnius, té diverses variants. Una d'elles és el «Camí Ramader», que porta de Puigcerdà a Vic, passant per la collada de Toses, Montgrony, les Lloses, Sora, Sant Agustí de Lluçanès, Sant Boi de Lluçanès i Oristà, on enllaça amb el camí de Vic a Berga; arriba a Vic, per la Font Salada i Sant Joan del Galí.³⁷ La segona variant porta de Puigcerdà a Ribes de Freser, per Vilallobent, el coll de Maians i Dorria;³⁸ explica que el coll de Maians «se cierra por la nieve en invierno con más frecuencia que Tosas».³⁹

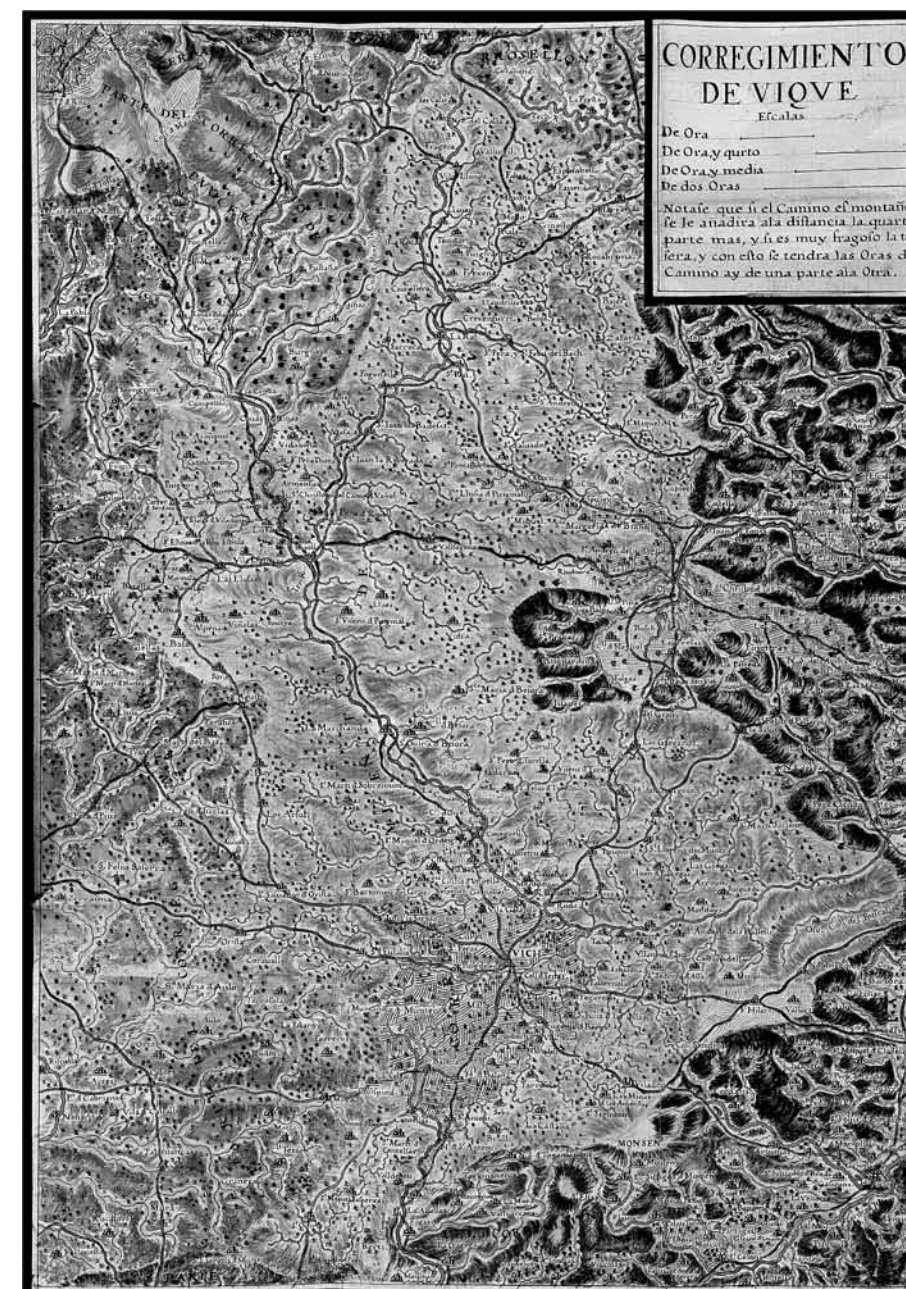
Els camins confluents a Vic: es descriuen els de Girona, Olot i Manresa. La ruta de Vic a Girona té dues alternatives i un tram comú fins a Sant Julià de Vilatorrada. Aquí un camí s'adreça a Girona per Sant Hilari Sacalm, i l'altre a Hostalric, passant per Viladrau i Arbúcies, per entroncar amb el camí de Barcelona a Girona.⁴⁰ El camí de Vic a Olot passa per Roda, travessa el Ter pel pont Vell i continua cap a l'Esquirol, Cantonigròs (*mesón*), la Garganta (*mesón*), l'Hostal del Grau, Sant Esteve d'en Bas i les Preses. Indica que «hasta Roda es llano y carretero», de Roda a la Garganta «desfilado» i el descens cap a Sant Esteve d'en Bas «desfilado y muy pronunciado» i el restant fins a Olot, carreter i en bon estat.⁴¹ Dóna notícia d'una variant que passa per Sant Martí Sescorts, l'Esquirol i Sant Llorenç Dosmunts, des d'on condueix a Sant Feliu de Pallerols.⁴² Finalment, indica que el camí de Manresa a Vic és comú amb el de Manresa a Ripoll fins a Sant Fruitós, passa el Llobregat pel pont de Cabrianes i es dirigeix a Calders, Moià i Collsuspina, per entroncar amb el camí de Barcelona als Hostalets de Balenyà; menciona que és un camí carreter.⁴³

B. Els camins del corregiment de Vic, segons el mapa del comte de Darnius

Per il·lustrar aquest apartat, s'aporta una reproducció del mapa del corregiment de Vic que s'ha extret de la Cartoteca Digital de l'Institut Cartogràfic de Catalunya. En aquest mapa hi apareixen cartografiats tots els camins anteriors. A continuació se'n fa una ressenya succinta, que perfila millor la trama osonenca del principi del segle XVIII.

Camí de Barcelona a Vic, Ripoll (amb bifurcació a Puigcerdà i a Camprodon): el tram de Barcelona a Vic, representat amb traça de color vermell, és «camino carretero», segons la terminologia de Darnius; passa pel Figaró, l'Abella, Aiguafreda, Sant Antoni (on una bifurcació porta a Centelles), els Hostalets de

36. *Ibidem*, p. 161.
37. *Ibidem*, p. 164.
38. *Ibidem*, p. 165.
39. *Ibidem*, p. 166.
40. *Ibidem*, p. 213.
41. *Ibidem*, p. 217.
42. *Ibidem*, p. 219.
43. *Ibidem*, p. 238.



Mapa del corregiment de Vic del comte de Darnius (1727). Font: Cartoteca Digital de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

Balenyà, Tona i Vic. El tram de Vic a Ripoll, marcat com a carreter (color vermell), arrenca de Vic, passa per Vilagelans, Granollers de la Plana, Sant Hipòlit de Voltregà i Orís. La ruta es bifurca a Conanglell; la que sembla secundària (color marró, indicatiu de camí desfilat) passa per la dreta del Ter fins a Sant Quirze de Besora; mentre que la de traç vermell transcorre per l'esquerra del Ter fins a Sant Quirze de Besora. Segons el mapa, entre Orís i Sant Quirze es travessa clarament el Ter fins a cinc vegades, la qual cosa sembla improbable, atesa la dificultat de travessar el riu a gual. Les dues vies conflueixen a Sant Quirze, punt a partir del qual el camí transcorre per la riba dreta del Ter fins a Ripoll.

Ripoll, cruïlla de camins: a Ripoll s'encreuen sis camins, inclòs el que procedeix de Vic. Són els següents: el d'Olot, per Vallfogona (marcat amb traç marró); el de Sant Joan de les Abadesses i Camprodon (de traç vermell); el de Ribes de Freser i Puigcerdà (traç vermell), on s'arriba per tres camins diferents: per Núria, pel Coll de Maians i per la Collada de Toses. Finalment, hi ha el camí de Vic a Berga, per les Llosses, marcat de color vermell el primer tram i de color marró el segon.

Camins de Vic a Olot: el camí ral de Vic a Olot és l'únic que permetia travessar la barrera muntanyenca que s'alça entre Osona i la Garrotxa. La cartografia és confusa en el mapa del Corregiment de Vic, que conté diversos errors de localització (Pruit, per exemple, apareix clarament desubicat, a ponent de Cantonigròs). En el mapa hi consten dos itineraris que es bifurquen a l'Esquirol; el septentrional condueix a Olot, i té una traça confusa, tot i esdevenir el camí principal; i l'oriental porta a Sant Feliu de Pallerols, passant per Pruit i el santuari de la Salut.

Camí ral de Vic a Olot (alterna traç vermell i marró): passa per Roda de Ter, Corcó, l'Esquirol, Hostal de Cantonigròs, la Garganta (color marró), Hostal del Grau, Sant Esteve d'en Bas, les Preses i Olot. Hi ha també un itinerari alternatiu que comença a Roda i transcorre al nord de la traça principal per entroncar-hi a la Garganta. Segurament és el camí històric que procedia de Manlleu i enllaçava amb l'anterior a l'Hostal del Pont de Sant Martí Sescorts. En tot cas, hi ha molts errors de localització en aquest sector d'Osona.

Branca a Sant Feliu de Pallerols (traça de color vermell): es bifurca a l'Esquirol, passa per Sant Llorenç Dosmunts, Pruit, la Salut i Sant Feliu de Pallerols, on entronca amb el camí d'Amer a Olot.

Camins de Vic a Girona: la xarxa és extremadament pobra en aquest sector llevant d'Osona, que comprèn el Collsacabra, les Guilleries i els vessants septentrionals del Montseny. En aquest extens territori només hi ha dos itineraris que mantenen un tronc comú entre Vic i Calldetenes i es dirigeixen a Girona. L'un transcorre per la via de Sant Hilari Sacalm i el segon per Viladrau. D'altra banda, la informació complementària és pobra i conté errors de localització, com per exemple situar Tavertet i Sant Miquel de Serrerols a la riba dreta del Ter. Això és un indicatiu de la condició de «terra incognita» que tenien les Guilleries fins que l'exèrcit espanyol no va procedir a cartografiar-les sistemàticament, fet que s'esdevindria a finals del segle XIX (l'any 1888), un segle després del mapa de Tomás

López. En tot cas, en el mapa del comte de Darnius no hi apareix cap camí que travessi el Montseny o que segueixi la vall del Ter, per Sau i Susqueda —una ruta, aquesta última, que consta en el mapa de Tomás López.

De Vic a Girona, per Sant Hilari (traç vermell fins a Espinelves): passa per Calldetenes, Sant Tomàs, Espinelves i Sant Hilari Sacalm. Aquí el camí és bifurca; el brancal septentrional porta a Osor i Anglès, i el meridional, a Santa Coloma de Farners. També hi ha un camí que uneix Sant Hilari amb Viladrau, per coll Cendrós (color marró). Segons Darnius des de les Esposes a Sant Hilari «*se puede hacer carretero*». Des de Sant Hilari a Espinelves és «*barrancoso y desfilado*». I des d'Espinelves a Vic «*es bueno y la mayor parte carretero y con mucha facilidad lo seria todo*».

De Vic a Girona per Viladrau i Hostalric (traç vermell fins a Vilalleons): passa per Calldetenes, Vilalleons, Coll del Vilar, Coll de Ribelles, Arbúcies i Hostalric. A Viladrau, el camí es bifurca i un brancal porta a Sant Hilari Sacalm. Des de Vic a Viladrau «*ay parte desfilado y parte carretera pudiendose hazer uno y otro carretera buena*». De Viladrau a Grions «*es malísimo y en terreno incapaz para carretera*» i de Grions a Hostalric «*es bueno y carretero*» (núm. 214).

Camins de Vic a Berga: el brancal septentrional passa per Olost, Santa Creu de Jutglar i Prats de Lluçanès; i el meridional, per Santa Eulàlia de Riuprimer, Oristà i Sant Feliu Sasserra. Una branca del primer porta a Ripoll, passant per Perafita i Sant Boi de Lluçanès.

De Vic a Berga, per Prats de Lluçanès (color vermell): arrenca de Vic i passa per Sentfores, Sant Joan del Galí, Sant Salvador d'Oristà⁴⁴ (bifurcació a St. Boi de Lluçanès), Olost, Santa Creu de Jutglar, Prats de Lluçanès i Sant Martí de Merlès.

Branca a les Llosses i Ripoll (color vermell): comença a Oristà i continua en direcció a Sant Boi de Lluçanès, Sora i les Llosses, on entronca amb el camí de Ripoll a Berga i el que porta a Montgrony i a la collada de Toses.

De Vic a Manresa: hi ha dos itineraris; el septentrional passa per Oristà i Avinyó i entronca amb el que prové de Sallent i l'Alt Llobregat a Cabrianes; el meridional arrenca de Balenyà i segueix l'itinerari tradicional per Mojà i Calders.

De Vic a Manresa, per Oristà i Avinyó: traç de color vermell fins a Santa Eulàlia de Riuprimer i marró la resta. Arrenca de Vic i passa per Puigdesens, Santa Eulàlia de Riuprimer, Oristà, Serraià, Avinyó i Cabrianes, on enllaça amb el camí del Llobregat.

44. Hi ha grafiat St. Salvador d'Oristà, que correspon amb Sant Salvador de Serradellops; església situada un quilòmetre a ponent de casa Miquela, per on entrava al Lluçanès el camí procedent de Vic.

De Vic a Manresa: arrenca dels Hostalets de Balenyà i passa Collsuspina, Moià i Calders; està marcat com a camí carreter (color vermell). Arrenca dels Hostalets de Balenyà i puja a Sant Cugat de Gavadons (?) i entronca amb el camí del Llobregat a Cabrianes. A Balenyà una segona bifurcació (color vermell) porta a Centelles, Sant Quirze Safaja i Caldes de Montbui.

4.2. Els camins osonencs en el mapa de Josep Aparici

El mapa de Josep Aparici⁴⁵ es publicà per primera vegada el 1720 i se'n feren moltes edicions posteriors. És el primer mapa que reflecteix l'organització territorial de la Nova Planta, amb inclusió dels corregiments però mantenint també els límits de les vegueries. Des del punt de vista de la representació del territori corregeix, segons Jesús Burgueño,⁴⁶ errors dels mapes anteriors, essent més fiable que la majoria dels mapes de l'època, tret dels del comte de Darnius. Fou copiosament plagiat, segons Burgueño.⁴⁷ Respecte d'Osona, el mapa conté els sis camins principals que apareixen en tots els mapes coetanis, tot i que la informació complementària és més pobra que la que contenen el mapa del corregiment de Vic del comte de Darnius i el de Catalunya de Tomás López. Partint de l'eix de Barcelona a Vic i Ripoll, en el mapa hi ha representats els camins següents:

De Barcelona a Vic i Ripoll, amb bifurcacions a Puigcerdà i Camprodon: entre Barcelona a Vic es representa amb una doble traça rectilínia de tinta negra, essent molt pobra la informació complementària. Entra a Osona per Aiguafreda, i continua per Tona, on enllaça amb el camí que porta a Manresa, per arribar a Vic. El tram de Vic a Ripoll, al seu torn, està grafiat amb una doble línia de traç fi. El camí arrenca de Vic, passa per Granollers de la Plana, la Gleva i Sant Hipòlit de Voltregà; transcorre íntegrament i exclusivament per la riba dreta del Ter fins a Ripoll, passant per Orís, Sant Quirze de Besora, Sora i Ripoll. Hi ha referenciats els ponts de Manlleu, Sant Quirze de Besora i els dos ponts de Ripoll, sobre el Ter i el Freser. A Ripoll s'encreua amb quatre camins: el d'Olot per Vallfogona de Ripollès i el coll de Canes; el de Sant Joan de les Abadesses, Camprodon i el Coll d'Ares; el de Berga, per Borredà i Vilada; i el de Ribes de Freser i la Cerdanya; el pas cap a la Cerdanya es fa en aquest cas pel coll de Maians.

Camí de Vic a Manresa: es representa amb una doble traça negra indife-renciada i també és pobre des del punt de vista toponímic. El camí té una doble arrencada al coll de Malla —d'on parteix la carretera moderna— i a Tona; passa per Collsuspina, Moià i Calders; travessa el Llobregat pel Pont de Cabrianes, on entronca amb els camins del Llobregat; poc abans del pont un brancal porta a Sallent.

45. APARICI, Josep. *Nueva descripción geográfica del principado de Cataluña, dedícose en 1720 a la Magestad del señor don Felipe V. Por el autor D. José Aparici, su Geógrafo / Dase otra vez al publico añadidos algunos lugares / el presente año de 1769 / Antonius Sabater sculpus Barcinone*, 1720.

46. Vegeu la ressenya «Josep Aparici, geògraf del rei», de Jesús Burgueño en l'obra col·lectiva ja citada (BURGUEÑO, Jesús (ed.). *El Mapa com a llenguatge geogràfic: recull de textos històrics (segles XVII-XX)*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, Institut d'Estudis Catalans, 2008, p. XXX-LIII).

47. BURGUEÑO, *op. cit.*, p. LII.

Camí de Vic a Olot: està cartografiat amb una línia fina de doble traç; arrenca a Vic i passa per Roda (pont sobre el Ter), l'Esquirol, Sant Llorenç Dosmunts, Pruit, Sant Esteve d'en Bas, les Preses i Olot. El mapa és pobre des del punt de vista toponímic; no hi consten, per exemple, ni Cantonigròs, ni el Grau de Pruit, ni els Hostalets d'en Bas.

Camí de Vic a Girona: en tot el sector oriental del mapa comprès entre el camí de Vic a Olot i el de Barcelona a Vic només hi apareix el camí de Vic a Girona. Es representa amb una línia rectilínia de doble traç i conté poques referències complementàries. Arrenca a Vic i passa per Sant Julià de Vilatorrada, Sant Sadurní d'Osormort, Espinelves i Sant Hilari Sacalm; de Sant Hilari es dirigeix a Brunyola i dreturament cap a Girona. El traçat d'aquest camí del mapa d'Aparici és pràcticament idèntic al de l'Eix Transversal. No hi ha cap més camí en tot aquest sector llevat d'Osona; el mapa assenyala amb un signe convencional els ponts de Manlleu, Roda de Ter, Sau, Querós, Susqueda i la Cellera de Ter (palanca del Pasteral).⁴⁸

De Vic a Berga: la trama viària és pobra pel que fa a la part de ponent d'Osona (Moianès i el Lluçanès). De fet, entre el camí ral de Vic a Manresa, per Collsuspina i Moià, i el de Ripoll a Berga, per Borredà i Vilada, només hi ha cartografiat el de Vic a Berga; arrenca de Vic, passa per Sant Joan del Galí, Sant Bartomeu del Grau, Olost, Santa Creu de Jutglar i Prats de Lluçanès; des de Prats es dirigeix a Berga, per Santa Maria de Merlès. No apareix cap més camí en tot aquest sector.

4.3. Els camins d'Osona, segons el mapa de Tomás López (1776)

El mapa de Tomás López⁴⁹ (1730-1809) s'edità el 1776. A jutjar pel que n'han escrit els estudiosos, és considerat un dels més fiables del segle XVIII i fou reeditat i diverses vegades durant el XIX (1816 i 1835) i profusament plagiat. Pel que fa a Osona, amplia notablement la informació respecte al mapa corregimental del comte de Darnius i el de Catalunya de Josep Aparici. La trama viària és multiplica notablement i conté menys errors de localització, per bé que la toponímia arriba a ser confusa, sobretot pel que fa a la grafia emprada, que no sempre és fàcil d'identificar. De fet, no deixa de reflectir un segle d'avenç en matèria de tècniques cartogràfiques. Joaquim Nadal en la presentació de l'edició facsímil que en féu l'Institut Cartogràfic de Catalunya, l'any 2006, escriu⁵⁰ «que podríem considerar aquest mapa com la síntesi de totes les aportacions del segle XVIII sota la nova ad-

48. Es tracta segurament de la palanca o passera del Pasteral.

49. El títol del mapa de Tomás López és *Mapa del Principado de Cataluña: comprehende los corregimientos de Barcelona, Cervera, Gerona, Lérida, Manresa, Mataró, Puigcerdà, Talar, Tarragona, Tortosa, Villafranca, Vique, y la subdelegación del Valle de Aran. Se tubo preferente para la composición de este, el Mapa de los Pirineos del Sr. Rousel, el del Conde Darnius, el de Josef Aparici, el de Francisco Garma, otros manuscritos y buenas relaciones*. Por D. Tomás López y Vargas, Geógrafo de los Dominios de S.M., de las Reales Academias de San Fernando, de la Sociedad Bascongada, de los Amigos del País y de las Buenas Letras de Sevilla. Madrid, 1776.

50. Els textos de Joaquim Nadal i d'Agustín Hernando pertanyen a la presentació de l'edició facsímil del mapa de Tomás López, editada per l'Institut Cartogràfic de Catalunya el 2006.

ministració borbònica i amb un nou enfocament, més pensat per a unificar la visió de conjunt dels territoris». Agustín Hernando, al seu torn, exposa en aquesta mateixa presentació que Tomás López va emprar la trama de camins dibuixada en el meticulós mapa del comte de Darnius, que «Mostra una valuosa informació, especialment de camins, dades que Tomás López va saber aprofitar avantatjosament».

Com en d'altres casos, hi ha cartografiats els sis camins principals, cinc dels quals conflueixen a Vic (tret del de Manresa, que entronca a Tona amb el de Barcelona) complementats en aquest cas per la trama de vies secundàries, pràcticament inexistent en els mapes coetanis d'altres autors. Els vials principals són els de sempre i enllacen Vic amb Barcelona, Ripoll, Olot, Girona, Manresa i Berga. A les línies següents es descriuen breument els camins cartografiats en el mapa, que també s'han reproduït en el mapa adjunt (vegeu la figura 3), que transcriu la informació viària del mapa de Tomás López pel que fa a la comarca d'Osona.

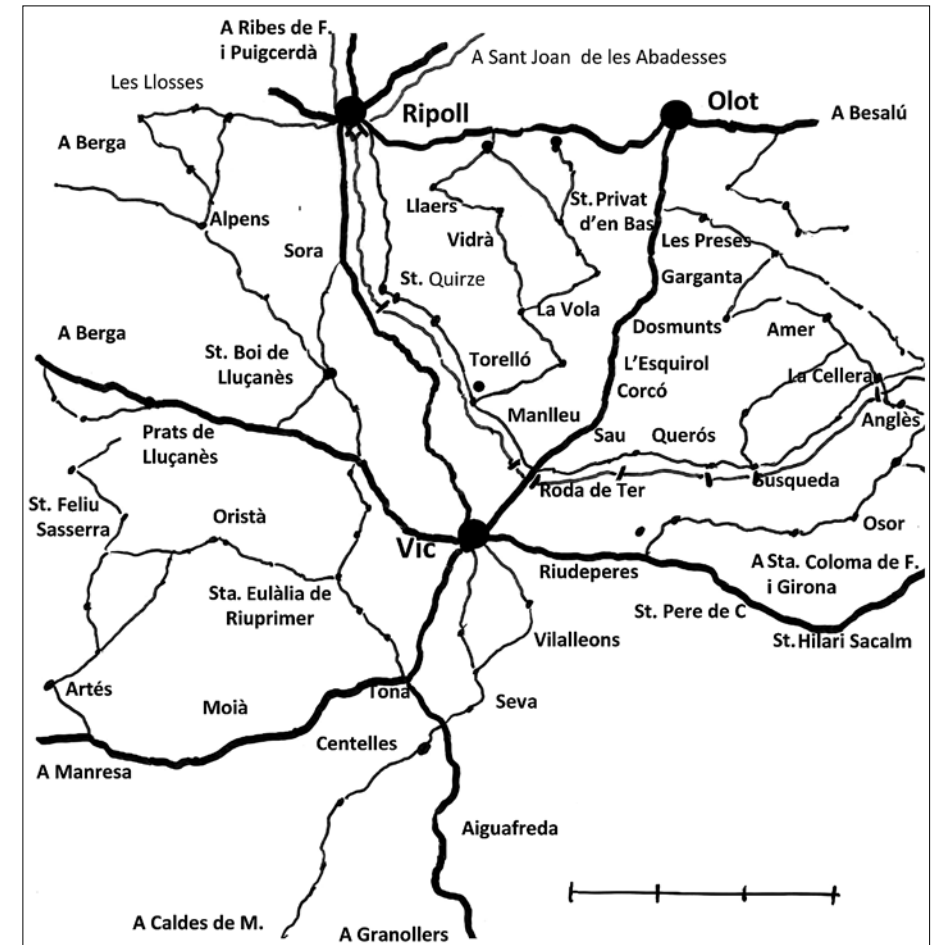
Camí ral de Barcelona a Vic i Ripoll: està cartografiat amb la doble línia que correspon als camins rals, segons la llegenda del mapa. Arriba a Osona remuntant el curs del Congost, a partir de la Garriga, per arribar a l'ermita de Sant Antoni (Centelles). Passa pel Figaró, l'Abella (antic hostal), Aiguafreda, Sant Antoni (ermita), Tona, Coll de Malla i Vic. De Vic a Ripoll passa per Granollers de la Plana, Sant Hipòlit de Voltregà, Orís, Saderra, Sora i Ripoll. Aquí entronca amb els camins que porten a Olot, Sant Joan de les Abadesses i Camprodon, en direcció est; a Ribes de Freser i a la Cerdanya, en direcció nord, i a Berga en direcció oest. A partir de Sant Hipòlit de Voltregà, transcorre per la riba dreta del Ter fins a Ripoll. A l'altura de l'ermita de Sant Antoni (Centelles) hi conflueix el camí secundari, marcat amb línia fina, que connecta Osona amb el Vallès per Caldes de Montbui; aquest camí passa per Centelles, Sant Martí de Centelles, Sant Quirze Safaja, Sant Feliu de Codines i Caldes de Montbui.

Camí ral de Vic a Olot: en el mapa hi ha dues branques. La principal (marcada amb el traç dels camins rals) arrenca de Vic, passa pel pont de Roda de Ter, Corcó, l'Esquirol, Sant Llorenç Dosmunts, la Garganta, el Grau de Falgars, Sant Esteve d'en Bas, les Preses i Olot.

En el mapa de Tomás López hi apareixen cartografiats els camins secundaris següents, tots de bast o de ferradura, d'acord amb la llegenda del mapa.

De Roda de Ter a Ripoll, per la riba esquerra del Ter: està marcat amb traç fi; arrenca de Roda i remunta la riba esquerra del Ter fins a Ripoll, passa per Manlleu (pont), Vilacetrú, Torelló, Saderra, Sant Quirze de Besora (pont) i Montesquiu.

De Torelló a Vallfogona de Ripollès i Olot: marcat amb una línia fina; arrenca de Torelló i passa per Sant Julià de Cabrera, la Vola, Curull, Vidrà, Llaés i Vallfogona de Ripollès, on enllaça amb la via d'Olot a Ripoll, per Sant Privat del Mallol



Mapa de camins osonencs segons el mapa de Catalunya de Tomás López (1776). Font: elaboració pròpia a partir de l'edició facsímil del mapa de Catalunya de Tomás López, publicada per l'Institut Cartogràfic de Catalunya (2006), escala gràfica en llegües marines: 1 llegua = 5,5 km.

De la Vola a Sant Privat: a la Vola arrenca un segon brançal que també porta a Olot passant per la Vola, el Sanglas, Puigpardines i Sant Privat del Mallol.

Camí de Roda de Ter a la Celler, seguint el curs del Ter: el mapa de Tomás López és un dels pocs, per no dir l'únic, que cartografia el camí que segueix el curs del Ter, a través de les Guilleries. Està marcat amb traç fi, arrenca de Roda de Ter (pont) i passa Sau (pont), Querós (pont), Susqueda (pont), Lloret, on abandona el curs del Ter per arribar a Amer, on enllaça amb el camí que prové de la Celler i condueix a Olot.

Camí ral de Vic a Girona: l'itinerari principal està marcat amb la doble traça dels camins rals; arrenca de Vic i passa per Calldetenes, Sant Tomàs de Riudeperes, Sant Pere de Castanyadell i Sant Hilari Sacalm, dirigint-se a Girona per Castanyet. A Sant Sadurní d'Osormort (pont de Malafogassa, sobre la riera Major), n'arrenca un brançal que porta a Osor, per Vilanova de Sau (?), Sant Andreu de Bansells, Montsolí i Osor, on acaba en cul de sac. Així mateix a Calldetenes arrenquen dos camins; el primer porta a la zona del Montseny per Calldetenes, Sant Tomàs de Riudeperes, Vilalleons i Puiglagulla. Una segona branca va de Calldetenes a Centelles, per Santa Eugènia de Berga i Seva.

Camí ral de Vic a Manresa: el braç principal, marcat amb la línia de doble traç dels camins rals, arrenca de Tona i passa per Gavadons (Sant Cugat?), Moià, Calders i Cabrianes. En el mapa hi ha cartografiada una segona branca que porta de Tona a Muntanyola, Santa Eulàlia de Riuprimer, Oristà i Santa Eugènia de Relat, on enllaça amb el camí procedent de Sant Feliu Sasserra. El camí enllaça amb les rutes del Llobregat al Pont de Cabrianes.

Camí ral de Vic a Berga: conté diverses branques i subbranques. El braç principal, assenyalat amb el traç dels camins rals, arrenca de Vic i passa per Sant Joan del Galí i acaba a Prats de Lluçanès; després continua cap a Berga (línia de traç fi) passant per Santa Maria de Merlès. Poc abans d'arribar a Prats se'n desprèn una branca secundària (traç fi) que porta a Olost i a Sant Feliu Sasserra. També hi ha cartografiada una branca secundària (traç fi) que puja a Sant Bartomeu del Grau i passa per Sant Martí de Sobremunt, Sant Boi de Lluçanès, el santuari dels Munts, el collet de Sant Agustí i Alps, on entronca amb el camí que prové de les Llosses. A Sant Boi de Lluçanès aquest camí entronca amb un brançal que porta a Sora i al camí ral de Vic a Ripoll.

4.4. La trama viària del segle XVIII, segon l'Índex d'Informació Cartogràfica (IIC) de Gregorio Perán

La tesi doctoral de Gregorio Perán (1988) és una aportació significativa de cara al coneixement de la trama viària de Catalunya de mitjan segle XVIII. L'aportació més destacada d'aquest treball és l'elaboració d'un Índex d'Informació Cartogràfica (IIC), referit als camins que apareixen cartografiats en deu mapes de Catalunya publicats entre els anys 1685 i 1785, entre ells el d'Ambrosio Borsano,⁵¹ mapa del 1687; l'Abbé Boudrand,⁵² editat el 1703; el de Cantel,⁵³ ampliat per Tillemont i

51. Ambrosio Borsano, enginyer militar italià al servei de la corona espanyola durant prop de 50 anys, dels qual en passà una quinzena servint a l'exèrcit de Catalunya. Sobre el mapa de Borsano vegeu: NADAL, Francesc. «El mapa de Catalunya d'Ambrosio Borsano». A: *El mapa com a llenguatge geogràfic. Recull de textos històrics (ss. XVII-XX)*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, IEC, 2008, p. XVIII-XXIX.

52. Abbé Boudrand: *La principaute de Catalogne et le Comte de Roussillon / Suivant les Nouvelles observations / par / le Sieur Abbé Boudrand / dediez / A Monseigneur / Le Marechal Duc de Duc de Nöailles / Par de France...* Conté la divisió en vegueries i integra el Rosselló, mig segle després de la signatura del Tractat del Pirineus (1659).

53. Cantel - Tillemont (1762 i 1792): *Le principaute de Catalogne avec les Comptes de Roussillon et de Cerdagne divisée en Viella et Nouvelle et en Vigueries / Par le Sr. Cantel Geographe, Nouvellement Corrigé et augmentée sus divers Memoires para le Sieur de Tillemont / Dediée a M(onsei)g(neur) le*

editat el 1762; Nicolaum Visser,⁵⁴ del 1692; Joan Baptista Homanno,⁵⁵ del 1710; Pieter Van der Meer,⁵⁶ juntament amb els mapes de Josep Aparici (editats el 1720 i el 1769) i el de Tomás López (1776), ja citats.

Perán va emprar com a mapa base per a definir la trama viària del XVIII, la guia i els mapes del comte de Darnius,⁵⁷ elaborats entre el 1716 i el 1726, i reeditats per l'Institut Cartogràfic de Catalunya, a posteriori del treball de Perán. A la *Guia de Caminos* del comte de Darnius i el mapa que l'acompanya, realitzat el 1727, hi consten 374 itineraris classificats per ordre alfabètic, amb enumeració de pobles, hostals, guals, rius, ponts i accidents geogràfics. A partir d'aquests 374 itineraris establerts per Darnius, Perán va organitzar la trama viària catalana en 15 itineraris principals que dividí en subtrams i variants. Posteriorment, va elaborar matrius que correlacionaven la informació viària de cada tram continguda en cadascun dels deu mapes analitzats. Això li va permetre elaborar l'Índex d'Informació Cartogràfica (IIC) de cada tram de camí. Aquest índex augmenta a mesura que un tram apareix cartografiat amb més detalls (com ara referències de cruïlles, ponts, guals, pobles, masos i hostals) i a mesura que hi ha coincidència entre els mapes analitzats. Això permet detectar els camins cartografiats amb més detall, la qual cosa pot ser indicativa del seu coneixement, utilització i importància funcional. Perán reconeix, de tota manera, que l'IIC només és una primera aproximació a la importància dels camins, ja que en els mapes del segle XVIII hi predomina la informació de tipus militar, començant pel mateix mapa-base de referència del comte de Darnius.

Perán va ordenar de manera decreixent els itineraris prèviament determinats per al conjunt de Catalunya (inclosa la Catalunya Nord) d'acord amb el seu Índex d'Informació Cartogràfica (IIC). La llista final inclou 271 itineraris que tenen un IIC comprès entre 10, que és el mínim possible, i 60,7, que és el màxim registrat, que correspon a l'itinerari Martorell - Molins de Rei - Barcelona, que esdevenia amb seguretat el tram més conegut i transitat de la trama viària del país en el tombant dels segles XVII i XVIII. A la llista de la taula adjunta (vegeu la taula 1) hi ha reflectits els 44 itineraris de la classificació de Perán que afecten directament o indirectament la comarca d'Osona, d'entre els 271 que definí per al conjunt de Catalunya; aquests 44 itineraris s'han cartografiat en el mapa de síntesi adjunt (vegeu la figura 4). L'IIC més alt dels itineraris estrictament osonencs correspon a la ruta de Barcelona a Vic i Ripoll, que ocupa el número 26 de la classificació de Perán,

M(arech)al Duc de Noailles, pair de France... Perán el data l'últim decenni del segle XVII. Se'n publicaren diverses versions fins al 1762. La trama de camins conté errors de traça i de localització.

54. Nicolaum Visser (1692): *Cataloniae / Principatus / nec non / Ruscionensis / et Cerretanie Comitatus / in eorum Vicariatus peraccurate Distincti / Per Nicolaum Visser et Nouvelle et en Vigueries / Par le Sr. Cantel Geographe, Nouvellement Corrigé et augmentée...* La informació viària és inferior a la de Boudrand i Borsano. Perán indica que correspon al final del XVII. Perán, *op. cit.*, p. 60.

55. Ioanes Baptista Homanno (1710): *Principatus Cataloniae // nec non / Ruscionensis / et Cerretanie / nova tabula / edita a IO(anes) BAP(ista) Homano / Norimberge*. Segons Perán, és gairebé una calca del mapa de Visser.

56. VAN DER MEER, Pieter. *Nouvelle carte du Catalogne avec les grands chemins...*, 1758. Segons Perán es una variant francesa de la *Kaart Van Catalonien* de Pieter van der Meer (1758), que fou reeditat en l'obra «Les delices de l'Espagne», d'Álvarez de Colmenar, el 1707.

57. PERÁN, *op. cit.*, p. 85-202.

amb un IIC de 43. Li segueix en importància la ruta de Vic a Girona per Sant Hilari Sacalm, que ocupa el lloc número 37 de la llista amb un IIC de 40,5. En el número 47 de la llista i amb un IIC pràcticament idèntic (37 i 36,8) hi apareixen les tres rutes històriques restants que conflueixen a Vic: la d'Olot, per l'Esquirol; la de Tona a Manresa, per Collsuspina i Moià, i la de Vic a Berga, per Prats de Lluçanès. Pel que fa a l'àmbit estrictament osonenc l'esquema es completa amb l'itinerari de Barcelona a Vic, per Caldes de Montbui, que conflueix als Hostalets de Balenyà amb la via que remunta el Congost, fet que corrobora la seva importància històrica, malgrat la pèrdua d'importància que registraria en construir-se la xarxa viària moderna.

La resta de camins osonencs apareix en una posició molt secundària, per bé que donen una imatge força acurada de la trama viària de detall. Entre aquests camins cal destacar l'itinerari de Vic a Sallent (núm. 153) i el de Vic a Manresa, per Oristà (núm. 173), que té una traça semblant a la que segueix actualment l'Eix Transversal; el de Vic a Puigcerdà, pel Pas de Biell (núm. 178), que es correspon amb el Camí ramader del comte de Darnius, a través del Lluçanès, el santuari de Montgrony i la Collada de Toses; el de Ripoll a Berga, per Prats de Lluçanès (núm. 183); el de Girona a Vic, per Santa Coloma de Farners (núm. 190); el d'Hostalric a Vic, per Arbúcies i Viladrau (núm. 214); el de Bescanó a Vic, a través del congost del Ter (núm. 233), per bé que amb un índex mínim (IIC de 10); el camí de Vic a Torelló, per Manlleu (núm. 53), també amb un IIC mínim, de la mateixa manera que el de Vic a Espinelves, pel coll de Romagats (núm. 254).

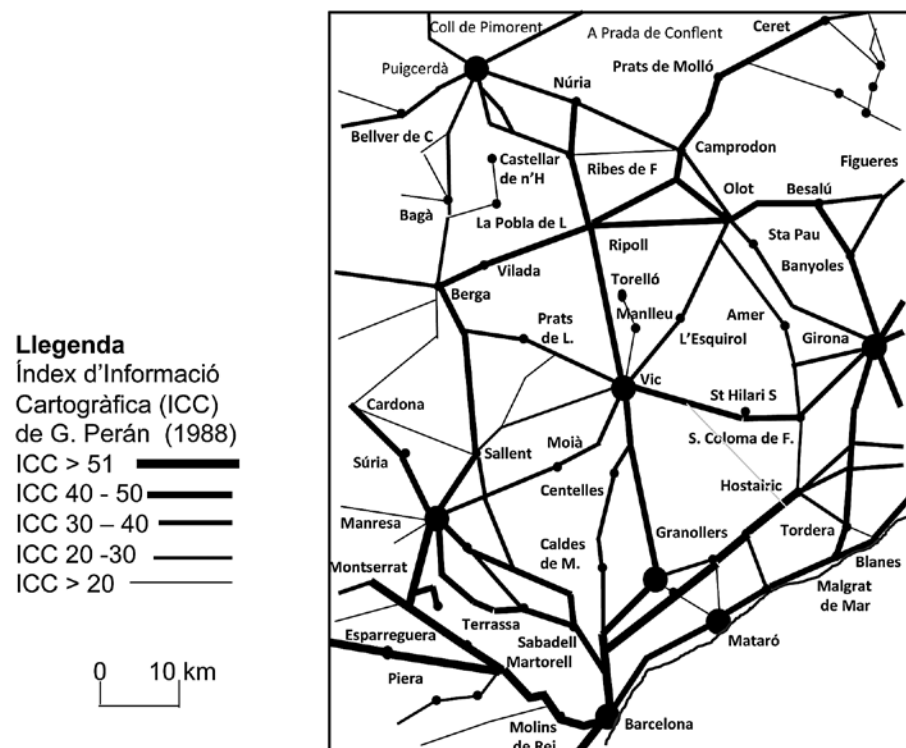
No ha d'estranyar, d'altra banda, que en la llista de Perán hi apareguin molt més destacats els camins propers a la frontera (com el camí d'Olot a Ripoll, pel coll de Canes, i d'Olot a Camprodon, pel de Capsacosta) atesa la procedència dels mapes de base que tenien, en molts caos, una funció militar i estaven elaborats per l'estament militar, tret d'excepcions com el mapa de Josep Aparici. En conclusió, la trama viària osonenca del present ha acabat reproduint l'esquema viari reflectit per la cartografia del segle XVIII. És a dir, les vies que connecten Vic i la plana amb Ripoll, Olot, Girona, Barcelona, Manresa i Berga, que avui s'han de considerar també a escala general ibèrica i europea.

Taula 1. Itineraris relacionats amb Osona, ordenats d'acord amb l'Índex d'Informació Cartogràfica (IIC) de Gregorio Perán (1988).

Núm. ordre	Itinerari analitzat	Codi	IIC
12	Ripoll, coll de Canes, Olot	VIII-6-4	48,5
20	Manresa - Berga	XI	44,6
24	Olot - Capsacosta - Camprodon	VIII-II	43,5
25	Ripoll - Camprodon - Pont de Ceret	VIII	43,4
26	Barcelona - Vic - Ripoll	VIII	43
27	Ripoll - Vilada - Berga	VIII-6-3	43
33	Girona - Besalú - Olot	I-6-3	41,6

Núm. ordre	Itinerari analitzat	Codi	IIC
34	Ripoll - Queralbs - Núria	VIII-6-1	41,6
37	Girona - Sant Hilari Sacalm - Vic	I-6-13	40,5
47	Vic - l'Esquirol - Olot	VIII-7-6	37
47	Vic - Prats de Lluçanès - Berga	VIII-7-3	36,8
47	Vic - Moià - Manresa	VIII-7-5	36,8
50	Perpinyà - Puigcerdà - la Seu d'Urgell	IX	36,2
53	Barcelona - Caldes de Montbui - Hostalets de Balenyà	X	35,4
56	Girona - Sant Aniol - Olot	I-6-6	34,7
68	Ripoll - Collada de Toses - Puigcerdà	X	32,6
69	Puigcerdà - Coll de Finestrelles - Núria	IX-I-3	32,5
72	Ripoll - Coll de Maians - Puigcerdà	X-1	32,1
77	Camprodon - Coll de Tirapits - Núria	VIII-5-3	31
91	Camprodon - Coll de Sigla - Olot	VIII-5-2	30
103	Berga - Coll de Jou - Puigcerdà	XI	27,8
121	Girona - Sant Miquel - Olot	I-6-5	24,5
124	Puigcerdà - Coll de Pimorent - Andorra	IX-1-1	24,1
149	Puigcerdà - Coll del Pendís - Bagà	IX-1-6	21,6
153	Vic - Sallent - Cardona	VIII-7-7	20,6
154	Hostalric - la Cellera - Olot	VIII-I	20,5
173	Vic - Oristà - Manresa	VIII-7-2	20
174	Puigcerdà - Pla de Sisquer - Andorra	IX-1-2	20
178	Vic - Pas de Biell - Puigcerdà	VIII-7-1	19,2
183	Ripoll - Prats de Lluçanès - Berga	VIII-6-5	18,7
178	Puigcerdà - Pas de Biell - Bagà	IX-1-5	18,3
194	Puigcerdà - Cabaria - Canillo	IX-1-4	18
190	Girona - Sta. Coloma de Farners - Vic	I-6-11	17,6
214	Hostalric - Arbúcies - Vic	I-5-4	15,6
220	El Boló - Argelers	I-12-2	14
231	Sant Quirze Safaja - Ripoll	-X-	10
233	Bescanó - Vic	I-6-2	10
239	El Boló - Elna	-12-1	10
251	Ripoll - Gombrèn - Coll de Jou	VIII-6-2	10
252	Ripoll - Hostal de la Molina - Berga	VIII-6-6	10
253	Vic - Manlleu - Sant Feliu de Torelló	VIII-7-40	10
254	Vic - Coll de Romagats - Espinelves	VIII-7-8	10
255	Olot - Tortellà - Sant Llorenç de la Muga	VIII-1-1-1	10
256	Puigcerdà - Coll de Pal - Bagà	IX-1-7	10

Font: PERÁN, Gregorio. *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una estructura viaria preindustrial*. Madrid: Universidad Complutense, p. 479-487. Reelaborat.



La trama viària osonenca del segle XVIII, segons l'IIC de Gregorio Perán (1988). Noteu la disposició radial i confluent a Vic dels camins principals d'Osona.

Bibliografia citada

- ALBAREDA, J.; FIGUEROLA, J.; MOLIST, M.; OLLICH, I. *Història d'Osona*. Vic: Eumo, 1984, p. 64.
- ALBAREDA I SALVADÓ, Joaquim. «Roda de Ter en el segle XVIII. Resposta de la vila al qüestionari de Francisco de Zamora (1789)». *Ausa* [Vic], vol. XII, núm. 116 (1986), p. 21-31.
- «L'estat dels camins a la comarca d'Osona en el segle XVIII». *Ausa* [Vic], vol. XI, núm. 105 (1989), p. 39-46.
- APARICI, Josep. *Nueva Descripción Geographica del Principado de Cataluña (...) dedicose en 1720 a D. Felipe V*. Edició de 1769 (Ref.: Biblioteca de la Fac. de Geog. i Hist. UB).
- BOLÓS, Jordi; HURTADO, Víctor. «La xarxa viària catalana de l'alta edat mitjana. Una aproximació des de la cartografia». *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 23, (1991), p. 3-26.

- BONNASSIE, P. *Catalunya mil anys enrere*. Barcelona: Edicions 62, 1979.
- BRAUDEL, Ferdinand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París: L. Armand Colin, 1943. Traducció espanyola: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: FCE, 1943 (2a edició, tercera reimpressió, 1949).
- BURGUEÑO, Jesús (ed.). *El Mapa com a llenguatge geogràfic: recull de textos històrics (segles XVII-XX)*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, Institut d'Estudis Catalans, 2008.
- CAMPINS DE CODINA, Joaquim. *El correo en Cataluña. Resumen histórico. Algunos datos para la historia postal de España*. Barcelona: José Porter Ed., 1951.
- CARRERA I PUJAL, Jaume. *La economía de Cataluña. Siglos XVI al XVIII*. Barcelona: Ed. Bosch, 1947.
- *La economía de Cataluña en el siglo XIX*. Barcelona: Ed. Bosch, 1961, 4 vol.
- COROMINAS, I. «Les carrerades». *Els Cingles del Collsacabra* [Tavertet], núm. 44 (2000), p. 19-20.
- DARNIUS, Conde de. *Guía de caminos más principales del Principado de Cataluña assi carreteras como más quebrados, por los cuales pueden transitar Exércitos, Artilleria, Carruage y Destacamentos*. (Referència: Biblioteca Nacional, Madrid, Mss. 10.559). Edició de 1927.
- ESPINALT I GARCÍA, Bernat. *Mapa de las Carreras de Postas de España dedicado al Exmo Sr. Dn. Manuel de Godoy*. Madrid: P. Cucó (gravador), 1794.
- FONT GAROLERA, Jaume; LLOBET, Salvador. «El valor geogràfic dels viatges de Francisco de Zamora per Catalunya, 1785-1790». *Revista de Geografia*, Vol. XXIII (gener-desembre, 1988), p. 49-59 (+6 mapes).
- FONT GAROLERA, Jaume. *La formació de les xarxes de transports de Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar: Oikos-Tau, 1999.
- HURTADO, Víctor. *Atlas del Comtat d'Osona*. Barcelona: Ed. Rafael Dalmau, 2001, p. 44-45.
- YLLA CASSANY I BOSCH, M. «Los Camins Ramaders de la Plana de Vic». *La Transhumancia Ganadera*. Mercat del Ram, 1955.
- JUNYENT, Eduard. «La comarca de Vic en 1782». *Ausa* [Vic], vol. III, núm. 24 (1958) p. 50-58.
- MARCA, Peyre de. *Marca Hispanica (o país de la Frontera Hispànica) 1688*. Traducció catalana de Joaquim Icart. Barcelona, 1985.
- MOLAS I RIBALTA, Pere. *Comte de Darnius, marquès de Vilhel, duc d'Almenara Alta: discurs llegit el dia 11 de març de 1999 en l'acte de recepció pública de Pere Molas Ribalta a la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*. Barcelona: Reial Acadèmia de Bones Lletres, 1999.
- MONTANER, Carme. *Imago Cataloniae: mapes de Catalunya, empremtes de la història*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2005.

- «Els mapes setcentistes de Catalunya del comte de Darnius». *Mètode, revista de la Universitat de València*, núm. 53 (primavera 2007), p. 105-113.
- *Un mapa imprès de Catalunya de la primera meitat del segle XVII. Estudi introductor i que acompanya l'edició facsímil del mapa Catalonia (1638) de Joannes Janssonius*. Barcelona: Institut Cartogràfic de Catalunya, 2006.
- NADAL, Francesc. «El mapa d'Ambrosio Borsano (1687)». A: BURGUEÑO, Jesús (ed.). *El mapa com a llenguatge geogràfic. Recull de textos històrics (segles XVII-XX)*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, Institut d'Estudis Catalans, 2008, p. XXIII-XXIX.
- PARÉS, Quirze. *La despoblació rural i les masies del Collsacabra*. Barcelona: Fundació Vives Casajuana, 1985, p. 433.
- PERÁN, Gregorio. *Los caminos de Catalunya en la primera mitad del siglo XVIII: una estructura viaria preindustrial*. Madrid: Universidad Complutense, 1988 (tesi doctoral).
- PLADEVALL, Antoni. «Els vells ponts d'Osona». *Revista Vic* (1980), p. 441.
- SERRA, Assumpta. «El camí ral de Vic a Olot. Forma constructiva del Camí Ral». *Puigsacalm*, Any XXIIIè (2006).
- VILÀ VALENTÍ, Joan. «La diversitat dels camins rurals». A: *El món rural a Catalunya*. Barcelona: Ed. Curial, 1973 (primera edició de 1950).
- «Evolució històrica de la transhumància a Catalunya». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 25. Número especial dedicat al Primer Congrés Català de Geografia (Barcelona, 1991), p. 65-66.
- VILLUGA, Pedro Juan de. *Repertorio de todos los caminos de España; hasta agora nunca visto en el cual allaran cualquier viaje que quieran andar muy provechoso para todos los caminantes*. Edició original, 1545. Madrid: Reimpresiones Bibliográficas, 1951. (Presentació d'Isidoro Montiel.)
- ZAMORA, Francisco de. *Diario de los viajes hechos en Cataluña, 1785, 1790*. Barcelona, Ed. Curial, 1973. (Edició a cura de R. Boixareu.)
- *Noticia del estado actual de los caminos de los pueblos principales del corregimiento de Vich y de otras partes que se dirigen a la misma Ciudad proponiendo el medio de hacerlos carreteros*. Treball elaborat per Joaquim Albareda en base al document original conservat a la Biblioteca Nacional de Madrid.