
Notícies històriques del camí de les costes del Garraf

Magí Miret i Mestre

*Servei d'Arqueologia
Generalitat de Catalunya*

Introducció

En aquesta ponència hem aplegat algunes dades històriques que fan referència al camí de les costes del Garraf. Una bona part d'aquestes ja havien estat donades a conèixer per Frederic Malagelada en el seu treball monogràfic sobre el camí de les costes. N'hem incorporat d'altres poc conegudes o publicades en els darrers anys, a fi de configurar una panoràmica de les diferents vicissituds que han afectat el camí i els seus vianants al llarg del temps. Agraïm a Ignasi Maria Muntaner i Pascual haver-nos donat a conèixer algunes d'aquestes noves dades i a Xavier Miret i Mestre, a més a més, haver llegit el treball i haver-nos fet algunes encertades observacions.

Els orígens

Diferents erudits i estudiosos han atribuït la construcció del camí de les costes del Garraf als cartaginesos o els romans. Aquestes opinions es fonamentaven en lectures errònies o forçades de les fonts clàssiques, sense cap tipus de suport arqueològic. Si bé no es pot descartar que en època preromana o romana hagués existit ja un camí més o menys estable per les costes del Garraf, probablement no va ser fins a la segona meitat del segle **xi** o ja en el **xii** que es va construir el camí, coincidint amb la repoblació del massís.

Possiblement, el primer tram del camí de les costes que va ser construït o habilitat de nou va ser el de Sitges a Vallcarca, a fi de comunicar més fàcilment Sitges amb la plana de Campdàsens, que ja va estar habitada de forma estable en època ibèrica i romana (Miret, 1993). El primer esment d'un *kastrum Campo Asinorum* es troba en un testament del 1907 que forma part del cartulari de Sant Cugat del Vallès. En el segle **xiii** la quadra de Campdàsens estava vinculada als castlans del castell de Sitges. La construcció del camí de les costes no degué ser empresa fàcil, ja que el pendent del terreny és força acusat, i era forçós aixecar murs de pedra per sostenir-lo i retallar la roca en alguns punts.

El camí a l'època medieval

La primera referència documental a l'existència d'un camí ran de la costa és deguda a Bernat de Fonollar, senyor de Sitges i Campdàsens. Amb la intenció de facilitar la comunicació terrestre amb Barcelona, en el seu testament, redactat el 26 de juny de 1326, va deixar disposat un llegat de deu sous per tal d'ajudar a bastir un pont de fusta sobre el riu Llobregat i un de cinc mil sous per millorar el camí pel Garraf, si no ho hagués fet ja en vida («Et quinque milia solidorum commutantur in aptatione itineris seu camini de Garaf nisi in vita mea hoc factum esset»: **Ll opis**, 1891: 174). L'any 1356 aquests treballs encara no s'havien dut a terme (Bauçells, 1990, doc. 343) i possiblement aquesta disposició testamentària de Bernat de Fonollar no va arribar a complir-se. Respecte al pont de fusta sobre el Llobregat a Sant Boi, havia estat construït l'any 1303 pel Consell de Cent barceloní, que cobrava uns peatges als usuaris, tant persones com animals. Les riuades el malmetien amb relativa freqüència. Les primeres destruccions documentades per aquesta causa es van produir els anys 1315, 1327 i 1336 (García, 1989: 86-87).

Cal tenir present que, ja des de l'antiguitat, els grans desplaçaments i les relacions comercials utilitzaven, sobretot, les rutes marítimes i fluvials, més que no pas les terrestres. El mateix succeïa encara en temps de Bernat de Fonollar, durant el qual la manca d'un bon camí cap a Barcelona era suplida per la navegació, ja que les condicions naturals del port de Sitges, que comptava ja aleshores amb un sorgidor de fusta per amarrar les naus, ho facilitaven (Sastre, 1980: 182-183).

En un plet esdevingut l'any 1385 entre la vila de Sitges i el prior del monestir de Sant Vicenç sobre el dret de «llenyejar i palmejar» en territori del Garraf, un testimoni, Antoni Joan de Vilanova de Cubelles, aleshores ciutadà de Barcelona, va declarar que moltes vegades, de pas per aquell indret camí de Barcelona, havia vist la gent del castell de Sitges «llenyejar i palmejar» en el terme del castell de Garraf. Un altre testimoni, Bonanat Brunet de Campdàsens, va manifestar que ell havia vist sempre els besavis sitgetans lliurar-se a la feina de «llenyejar i palmejar» al Garraf, i que en acabant tornaven amb la llenya recollida unes vegades per terra i d'altres per mar: «et redentes cum ipsis lignis et palmis tam per mare q. per terra» (Farret, 1927: 75).

L'any 1392 el rei Joan I va expedir un decret en què, a fi d'evitar incomoditats i perills als vianants del camí de les costes, exhortava a fer-lo de nou, canviant-lo tal i com ho havien proposat els prohoms de la Geltrú, Vilanova, Sitges i altres poblacions veïnes. Atès que aquestes poblacions no podien assumir el cost de les obres, el rei va concedir plena llicència i facultat a Francesc Terreny, senyor de Gavà, a Jaume de Miralpeix, senyor de Gallifa, i als batlles dels castells de Cubelles i de la Geltrú per cobrar un diner per cada cavalleria i un altre per cada individu que la conduís que transitessin pel camí, i un òbol barceloní a cada peó, havent d'esmerçar aquests diners en la millora del camí i havent de donar comptes de la seva inversió cada quinenni al batlle general de la Corona a Catalunya. Aquest impost de passatge, que es denominava *barra*, devia durar per espai de vint anys (Coroleu, 1879: 120; Llopis, 1891: 151).

Les obres de reparació i ampliació del camí de les costes van iniciar-se el mateix any, segons es dedueix de la documentació que es conservava a l'arxiu parroquial de Sitges. Els primers treballs van iniciar-se en el bienni 1392-1393 des de «l'areny de Sant Salvador e la Ganesta del malpas a Calapou» (Farret, 1927: 77), és a dir, en el tram entre l'actual platja de Castelldefels i Garraf. El «malpas» pot correspondre al topònim conegut posteriorment com el Pas Trençat (Muntaner, 1986).

A partir dels llibres dels jurats i del de les despeses de la vila sabem que per dur a terme aquestes reparacions van ser gastats diners en la compra d'aliments i calç (50 quarteres), i en els jornals i aliments dels treballadors, entre els quals hi havia un esclau. A més, va ser necessari «comprar matalaffs, lansols, transuersets, flaçades, estores, per los lits dels obrers del dit camí, e per comprar encara parpals, martells, masses, escodes, e cavechs, picasses, e tascons, e pales, e altres forniments necessaris, al dit camí, e mes per comprar ferres de cuynar, cauleres, ascudelles, barrils, canades, vinyats, e altres coses necessaries als dits obrers, entre tot 3.081 sous». L'habilitació d'aquest camí va ser una empresa col·lectiva, ja que van fer-se càrrec de les despeses els homes de Campdàsens, Sitges, Miralpeix i la Geltrú; els homes i rectors de Ribes i Vilanova; els rectors

de Cubelles, Calafell i Cunit; i també la Pia Almoïna de Barcelona (Farret, 1927: 76-77). Tot i que van haver d'anar-se realitzant al llarg dels segles obres puntuals de reparació del camí, el seu traçat va mantenir-se fins a les darreries del segle XIX, quan va ser substituït per la carretera encara en ús.

A fi d'acabar les obres i reparacions que estaven en curs, el 28 d'agost de 1395, el rei Pere III, accedint a la súplica dels administradors de la Pia Almoïna, va concedir durant vuit anys als jurats de la vila de Sitges el dret d'imposicions, per tal que fossin millorades les muralles i cobertes altres despeses, entre les quals hi havia les derivades de la continuació de la reparació del camí de les costes del Garraf. Durant el període 1397-1399 van continuar les obres del camí, segurament en els trams entre el Garraf i Sitges (Farret, 1927).

L'any 1400, un cop acabades les obres en el camí, el rei Martí va revocar una anterior concessió a favor dels jurats de Vilafranca del Penedès de poder establir peatge, barratge o qualsevol vectigal als qui transitessin en el camí ral del castell de Garraf, ja que aquest fet anava contra les constitucions de Catalunya i dels drets que hi tenien el bisbe de Barcelona, com a senyor de Ribes, i els procuradors de l'Almoïna, com a senyors de Sitges (Baucells, 1990, doc. 467).

El camí a l'època moderna: segles XV a XVII

El manteniment del camí devia comportar despeses freqüents, a causa de les esllavissades que és probable que es produïssin sobretot en els llocs on el camí travessava torrents. L'any 1400, molt poc temps després d'haver-se acabat les obres de rehabilitació, a prec dels administradors de la Pia Almoïna de la catedral de Barcelona, senyora de Sitges, que li havien manifestat que el trànsit pel camí de Garraf s'havia fet impossible a causa de les pluges torrencials (la qual cosa perjudicava els veïns de Cubelles i Vilanova, ja que perdien els guanys que els proporcionaven els transeünts), la reina Violant, esposa de Joan I, va ordenar al batlle dels castells de Cubelles i la Geltrú que fes contribuir als seus pobladors en les despeses de reparació del camí en la forma i proporció que tenien per costum, sense dilacions ni excuses (Coroleu, 1879: 125; Avinyó, 1993: 31).

Un destacat vianant del camí de les costes va ser el rei Joan II que, en el mes de desembre de 1478, poc abans de morir, va sortir de cacera pel delta del Llobregat, per dirigir-se després fins als castells de Garraf i Calafell.

Els atacs de pirates moros –turcs i algerians, sobretot– van constituir un greu problema durant segles per a les poblacions costaneres. Els pirates s'emboscaven en les cales entre Sitges i Castelldefels i quan passava alguna embarcació l'atacaven. En aquests fets té l'origen el topònim de la cala Morisca, situada vora la de Vallcarca. Els pirates no es limitaven a assaltar sols embarcacions, sinó que també desembarcaven a terra i atacaven masos aïllats. El priorat de Garraf va ser víctima dels atacs dels pirates en diverses ocasions, la qual cosa, juntament amb la pobresa de recursos del seu territori, va provocar-ne l'abandonament.

Del perill al qual s'exposaven els vianants que s'aventuraven a transitar pel camí, ens n'informa un document del 1413 en el qual es diu que aleshores l'edifici del castell de Garraf estava totalment arruïnat i destruït, que es trobava

en un lloc solitari, erm i infructuós, sotmès al perill de les incursions dels pirates, i que per això la gent no hi feia estada, tret de dues o tres casetes o tavernetes que atendien els itinerants mentre durava la llum diürna (Baucells, 1990, doc. 538).

L'any 1599, la Universitat de Sitges va demanar al rei Felip III que li concedís certes imposicions i cises per «subvenció y ajuda de gastos ordinaris i continuos en tenir guardas per lo camí de las Costes de Garraf per los moros, y en adobar los caminos reals, valls y murallas, comprant munisions per la Artilleria te en dos Baluarts, y altres cosas se li ofereixen» (Llopis 1891, apèndix cinquè).

Arran dels fets bèl·lics de la Guerra dels Segadors, el camí de les Costes degué patir desperfectes. Segurament per aquesta raó, l'any 1652 el governador de Tarragona va manar refer-lo (Arxiu Històric de Sitges, Llibre del Consell de la Universitat de 1642-1656, fol. 105, sessió del 28 d'octubre de 1652).

Un testimoni feiaent del perill a què es veien exposats els habitants d'aquesta zona ens el dona el document escrit el 28 de febrer de 1586 per Isabel Cardona, vídua i habitant de la vila de Sitges, mitjançant el qual s'obligava a Llorenç Falç, mariner de la mateixa vila, «...sempre que Déu vos aporte en la ciutat d'Alger i rescatau Isabel, donzella, filla de mon marit Joan Carbó, la qual encativaren amb nosaltres en la torre de Garraf, fins a la quantitat de cent lliures...» (Carbonell, 1961: 223).

Hi ha constància documental d'un desembarcament de pirates a Vallcarca el 1669 (Carbonell, 1965: 218) i d'atacs a embarcacions davant les costes de Garraf en els anys 1715 i 1823 (Malagelada, 1985: 34-35).

El frare Àngel Vidal es va traslladar a Madrid l'any 1669 per sol·licitar una sèrie de mesures que afavorissin la vila de Sitges. Una d'aquestes feia referència a la necessitat que la vila pogués imposar drets a les mercaderies de trànsit a fi de guardar les costes del Garraf de moros, refer els camins, adquirir municions i adobar les fortificacions malmeses durant la recent guerra; i una altra demanava «que en la villa haya una torre en la Ferosa para guarda de las costas y en ella sentinellas pagados de sus dineros que la franqueen de soldados» (Carbonell, 1965: 218). Aquesta torre, la localització concreta de la qual es desconeix, és esmentada en el postulari del pilot francès Henry Michelot, editat l'any 1703, en què s'esmenta que la Ferrosa és «una llarga punta de roques negroses sobre l'extremitat de la qual hi ha la Torre de Guàrdia» (Malagelada, 1985: 32 i 55).

A les torres i talaies situades arran de la costa es feien senyals de fum durant el dia o s'encenien focs al vespre amb la finalitat d'avisar de la presència de naus enemigues —en temps de guerra— o de pirates. L'any 1704, es va encarregar a l'ermità de la Trinitat aquesta labor (Muntaner, 1978: 47).

El bandolerisme

El fenomen del bandolerisme va estar força estès durant els segles *xvi* i *xvii* a Catalunya, i el camí de les Costes del Garraf, estret i solitari, no en va restar al marge. En els mapes del territori del Priorat de Garraf elaborats per Nicolau de Credença els anys 1571 i 1586, hi ha un testimoni gràfic de les activitats de bandolers al camí de les costes. Junt al camí, vora el Pas Trencat, hi ha representada una cama

humana sobre una estaca clavada, verticalment, al costat de la qual hi ha escrit «quarter d'en Febreró». Segurament són les restes esquarterades d'un bandoler exposades per a escarment dels malfactors (Picó, 1911: 121).

L'any 1582 va ser executat a Sant Boi de Llobregat el bandoler anomenat Jaume Mentider juntament amb d'altres, acusats de formar part d'una quadrilla de lladres que actuava sobretot a les costes del Garraf. Una de les víctimes dels seus robatoris va ser un valencià (Codina, 1993: 15, 54 i 58).

L'any 1603 va ser penjat «Pere Font, sastre, natural de Barcelona, inculpat de diversos delictes, senyaladament de haver robat a les costes de Garraf, a pas» (Pujades, 1975-1976, vol. I, A. 156).

Ramon Picó explicava, ja al principi de l'actual segle, que un «vell pastor nomenat Llorenç Grimau, nadiu de Vilarrodona, mort no fá molts anys que havia passat tota la vida pasturant cabres dins la Quadra de Garraf, m'havia contactat moltes vegades que, essent ell molt jovenet, havia vist encara bandolers per aquelles Costes, y m'deya que un dia, desde'l Pas Trencat, havia vist com uns lladres de pas eixiren á robar á uns homes que anaven pel Camí Vell, en direcció a Sitges» (Picó, 1911: 122).

Un altre fet sanguinari que va tenir ressò literari és el que va originar el topònim del Pas de la Mala Dona (Misterios, 1851; Creus, 1893; Picó, 1911: 122-123). El primer esment conegut es troba en el mapa de Catalunya realitzat per F. X. de Garma cap al 1770.

Sobre l'estat del camí, és significativa l'opinió de Pere de Marca que, a la segona meitat del segle *xvii*, esmentava que «...després d'haver passat la desembocadura del Llobregat i el castell anomenat de Fels, aquesta costa és intransitable a causa dels penyals aspres i horribles que anomenen costes del Garraf, amb un sol camí obert, per on avança la gent que va a peu i a cavall, fins que s'arriba a la comarca del Penedès» (Marca, 1965: 172).

El camí als segles XVIII i XIX

En un *Mapa de las Costas del Principado de Cataluña* anònim, del tercer quart del segle *xviii*, es diu que és «un camino para la gente de a pié muy penoso, para las caballerías muy peligroso y difícil y para carros del todo impracticable el cual conduce a Barcelona» (Malagelada, 1985: 27).

Durant l'ocupació francesa, el camí de les costes degué ser molt transitat per tropes dels dos bàndols. L'any 1811 una divisió francesa va arribar a Sitges procedent de Barcelona per les costes del Garraf (Carbonell, 1980: 86). Després de la guerra el camí estava malmès en diversos punts. Aquesta inutilització potser va ser realitzada intencionadament per l'exèrcit francès quan es retirava. En un *Croquis del camino de las Costas de Garraf* elaborat per Tomás de Benavides el 1818, s'esmenta que el Pas Trencat, el Pas de la Mala Dona i el Còdol Caigut «són los tres puntos en los cuales se ha inutilizado el camino, queda enteramente intransitable para caballería e infantería. En el Camino Nou igualmente se han hecho dos cortaduras en el punto de Roca Llisa quedando éste enteramente inutilizado» (Malagelada, 1985: 46). En el text que acompanya aquest croquis, hi consten els temps del recorregut de forma detallada. De Vilanova i la Geltrú a Sitges el recorregut

total calculat és d'una hora i mitja, fins a la torre de Garraf tres hores més, i una hora i mig quart més fins a la torre Barona, situada vora Castelldefels. Benavides qualifica el camí com de «herradura en casi todo su camino» (Malagelada, 1985: 37-38 i 43).

En el *Prontuario* de camins de Pere Serra editat l'any de 1814, el camí per les «cuestas del Garraf» és qualificat de camí de ferradura. Hi consta que per anar de Sitges a Castelldefels es tardava quatre hores i per arribar fins a Barcelona, cinc hores més (Serra, 1814: 31), dades que coincideixen amb les d'un *Itinerari* anònim molt similar editat l'any 1823.

Una obra impresa al 1842 reproduïx un dibuix a la ploma d'Antoni Roca on es veuen tres persones i una mula seguint el camí de les costes i descendint pel vessant de la Falconera en direcció al Garraf (Malagelada, 1985: 30-31 i 41).

Els autors del fulletó de caire romàntic *Los misterios de Villanueva*, editat el 1851, es van fer ressò de la perillositat del camí:

«[...] Inmensas moles de piedra osténtase acá i acullá suspendidas como amenazando de continuo desplomarse sobre las cabezas de los viajeros, y no pocas veces tienen lugar tales desplomes, mayormente durante los temporales, embarazando y obstruyendo el paso por este camino.

»Su anchura que es en la mayor parte de él de solo unos 6 á 7 palmos, viene limitada por una parte que puede decirse del Norte, por la pendiente escabrosa de la montaña en que está cortado y por la parte del mar o mediodía por el vacío, ó mejor, por una sima de mas de 200 y 300 pies de elevacion en muchos sitios. [...]

»Muchos son los trechos en que es el peligro tan inminente que ha movido á los habitantes de los alrededores á formar una especie de parapetos en la orilla, toscos paredones de 4 ó 6 palmos de elevacion, bastantes no obstante á impedir la caída en el precipicio al que tiene la desgracia de resbalar en sus márgenes.

»Uno de los dichos trechos, el mas peligroso sin duda, tanto por la angostura de la senda al llegar á él, como por la espantosa elevación de mas de quinientos pies que sin duda tienen las rocas sobre que se abre, se conoce en el país por “el pas de la mala dona”.

»Varias han sido las desgracias en aquel sitio ocurridas y muchas las caballerías de tragineros que han caído desde allí desplomadas, y muchas mas eran antes que se hicieran en aquel lugar algunas obras de seguridad que allí se han hecho.» (Misterios, 1851: 193-197)

Emerencià Roig, mitjançant els escrits que va publicar a l'*Eco de Sitges* entre 1922 i 1927, va descriure com era la vida dels sitgetans a mitjan segle passat. Segons ell, el camí de les costes tenia dos pams d'amplada i era tanta la por de la gent a passar-hi que, des d'Aiguadolç –vora la vila de Sitges– fins a la Falconera, tothom baixava dels muls i feia el camí a peu. Existia un servei diari de Sitges a Sant Boi en muls que s'iniciava a les tres de la matinada, tardava sis o set hores per fer el trajecte i costava un duro. Les caravanes eren de sis a set muls i, a més de passatgers, també portaven encàrrecs, i fruita i verdura del pla del Llobregat per al consum de la població sitgetana (Roig, 1979: 24-27). El viatge de Sitges a Barcelona podia, però, arribar a tardar fins a vuit hores (Malagelada, 1985: 38), o fins i tot nou, segons els promptuaris de camins de principi del segle XIX abans esmentats.

La carretera de les costes del Garraf

Després de la guerra napoleònica i de les successives guerres carlines, l'estat de conservació del camí de les costes devia ser molt deficient, i és probable que fos difícil transitar-hi. El seu ús va decaure en profit de vaixells, de carruatges que transitaven per Vilafranca i l'Ordal i del ferrocarril de Vilafranca cap a Barcelona (Malagelada, 1985: 84 i 89-90). El vell camí, que continuava sent no apte per al trànsit rodat, era un impediment per al progrés. La necessitat d'una carretera era evident, però no va ser fins a l'any 1871 que va ser possible franquejar les costes de Garraf per una nova carretera (Llorens, 1891: 150), tot i que el trajecte complet de Sant Boi de Llobregat fins a l'Hostal del Garrofer, al terme del Vendrell, no va ser acabat fins al 1879. La construcció de la nova carretera va provocar que en alguns punts l'antic camí fos tallat i que en alguns trams restés colgat de roques, per la qual cosa esdevingué totalment inutilitzable des d'aleshores.



Figura 1. Croquis de les costes de Garraf. Els punts indiquen la localització dels principals trams conservats de l'antic camí.

Tot i que el traçat de la nova carretera era bastant similar al de l'antic camí, sols s'hi sobreposava en alguns trams. L'antic camí sovint anava uns quants metres per sobre o per sota de la carretera. Aquest fet ha permès que se n'hagin conservat fins avui alguns vestigis. El tram més ben conservat es troba junt a l'inici del camí que des de la carretera porta a l'ermita de la Trinitat. El tram més llarg conservat s'inicia junt a can Canyes, al Garraf, i pot seguir-se en direcció a port Ginesta uns sis-cents metres, fins que resta tallat per la carretera (figura 1). Vora can Canyes, sortia del camí de les costes un altre camí, segurament també d'època medieval, que portava fins a Campgràs i Begues.

Bibliografia

- Avinyó, Joan. (1993). *Història de Cubelles*. Ajuntament de Cubelles. [Edició original al *Diario de Villanueva* dels anys 1919-1920.]
- Baucells, Josep. *El Garraf i la Pia Almoina de la Seu de Barcelona. Catàleg del fons en pergami de l'Arxiu Capitular de la Catedral de Barcelona*. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. Barcelona.
- Carbonell, José. (1961). *Siete ensayos de historia subterránea*. Ed. El Eco de Sitges. Sitges.
- Carbonell, Josep. (1965). *Sitges la reial*. El Eco de Sitges. Sitges.
- Carbonell, Josep. *Esquema històric dels anys napoleònics a Sitges*. Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges.
- Codina, Jaume. *Bàndols i bandolers al Baix Llobregat (1580-1630)*. Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat-Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona.
- Coroleu, José. (1979). *Historia de Villanueva y Geltrú, Vilanova i la Geltrú*. [Reedició d'*El Cep i la Nansa*. Vilanova i la Geltrú.]
- Creus, Teodor. (1893). *Set contallas del temps vells*. Vilanova i la Geltrú. [Edició facsímil de l'Institut d'Estudis Penedesencs. 1986.]
- Farret, Pere. (1927). «Documents per a la història de Sitges». *L'Amic de les Arts*, any II, núm. 17: 74-77. Sitges.
- García, Jordi. (1989). *Sant Boi i el Pla del Llobregat a finals de l'Edat Mitjana*. Ed. Oikos-Tau. Barcelona.
- Llopis, Joan. (1891). *Ensaig Històric sobre la Vila de Sitges*. Barcelona. [Edició facsímil del Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges. 1982.]
- Malagelada, Frederic. (1985). *L'antic camí de les costes de Garraf i el seu entorn*. Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges.
- Marca, Pere de. (1965). *Marca Hispànica*. [París. 1688]. Barcelona. [Versió catalana de Joaquim Icart. Barcelona.]
- Miret, Magí. (1992). «Un assentament d'època romana al massís de Garraf: Ca l'Amel (Sitges)», *I Trobada d'Estudiosos del Garraf*. «Monografies, 19»: 133-136. Diputació de Barcelona.
- Misterios (1851). *Los misterios de Villanueva. Descripción e historia de sus monumentos, usos y costumbres*. 2 tomos. Villanueva. [Edició facsímil de l'Institut d'Estudis Penedesencs. 1991.]
- Muntaner, Ignasi Maria. (1978). *Sitges i els conflictes catalans dels segles XVII i XVIII*. Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges.
- Muntaner, Ignasi Maria. (1986). *El noms de lloc del terme de Sitges i de les terres veïnes*. Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges.
- Picó, Ramon. (1911). *Garraf. Poema líric en cinch actes i un pròlech*. Barcelona.
- Pujades, Jeroni. (1975-1976). *Dietari de Jeroni Pujades*, 4 vols. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona.
- Roig, Emerencià. *Sitges dels nostres avis*. Grup d'Estudis Sitgetans. Sitges.
- Sastre, Jacint. (1980). «Bans del cavaller Bernat de Fonollar com a senyor de Sitges (1322-1326)», *Miscel·lània Penedesenca 1980 (III)*: 177-200. Institut d'Estudis Penedesencs.
- Serra, Pere. (1814). *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras, y las horas que a paso de tropa distan unos de otros*. Barcelona.