

**EL CAMÍ DE SIRGA,  
TRAÇAT DE LA MEMÒRIA FLUVIAL**

Eva CASTELLANOS MADUELL



## RESUM

El camí de sirga, que voreja el riu, i que va ser utilitzat per estirar les embarcacions en el transport de mercaderies per l'Ebre, actualment conserva només alguns trams del seu traçat, la resta s'han anat perdent per falta d'ús i només es poden tornar a recórrer amb el suport de la memòria oral. Els relats dels homes que van treballar de llaguters en el període comprès entre els anys 1940 i 1967 ens proporcionen un valuós material etnogràfic que ens permet explorar els darrers temps de la navegació a l'Ebre i la cultura fluvial que se'n deriva.

Paraules clau: camí de sirga, navegació fluvial, memòria oral, cultura fluvial

## RESUMEN

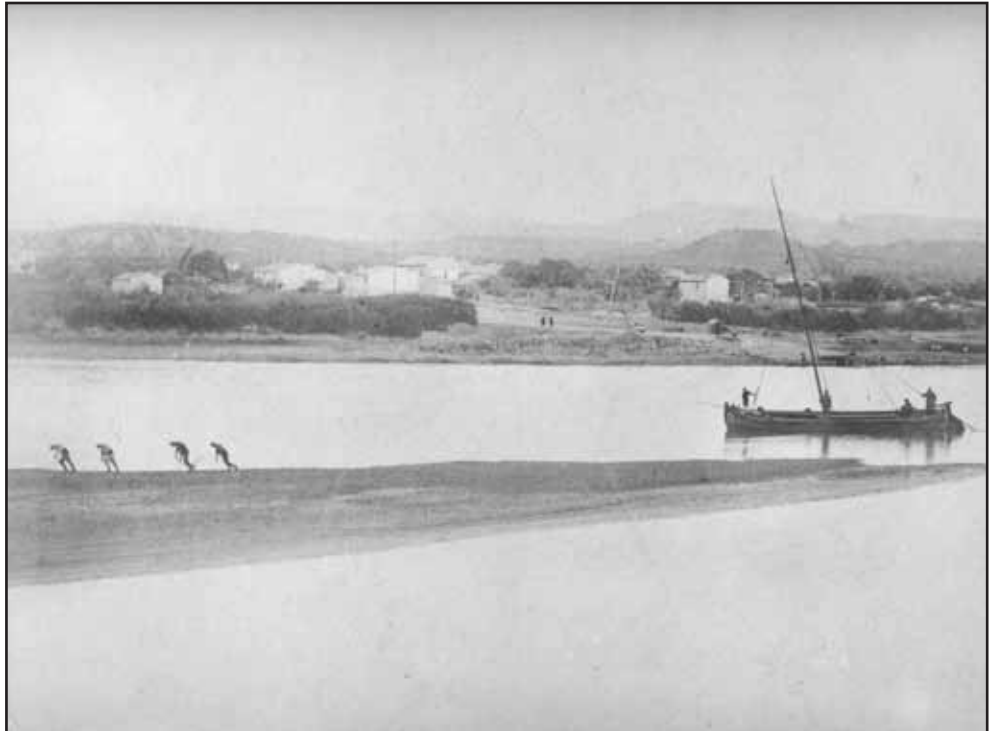
El camino de sirga, que bordea el río, y que fue utilizado para arrastrar las embarcaciones en el transporte de mercancías por el Ebro, actualmente conserva sólo algunos tramos de su trazado, el resto está desapareciendo debido a la falta de uso y sólo se puede reseguir recurriendo a la memoria oral. Los relatos de los hombres que navegaron con los laúdes entre 1940 y 1967 nos proporcionan un valioso material etnográfico que nos permite explorar el último periodo de la navegación en el Ebro y la cultura fluvial resultante.

Palabras clave: camino de sirga, navegación fluvial, memoria oral, cultura fluvial

## ABSTRACT

The towpath, which follows the river, was used to pull the boats in the transportation of goods by the Ebre. Nowadays only some lengths of the towpath still remain, the rest is disappearing due to lack of use and it can only be followed by appealing to oral memory. The accounts of the boatmen who sailed between 1940 and 1967 provide us a rich ethnographic material which allows us to explore the last period of river navigation in the Ebre and the fluvial culture which follows.

Key words: towpath, river navigation, oral memory, fluvial culture



Homes sirgant (Arxiu La Riuada de Móra d'Ebre)

## EL CAMÍ DE SIRGA, TRAÇAT DE LA MEMÒRIA FLUVIAL

Eva CASTELLANOS i MADUELL

Institut Municipal d'Activitats Culturals i Turístiques

El tema de recerca escollit, el camí de sirga, s'ha d'entendre necessàriament en el context més ampli de la navegació fluvial. Aparentment és un tema marginal, però conté una alta densitat etnogràfica i simbòlica. Fins i tot ha arribat a donar el títol a una de les novel·les de Jesús Moncada i ha protagonitzat passatges de la prosa d'Artur Bladé i Desumvila, dos escriptors que han sabut capturar amb encert, cadascú a la seva manera, el passat recent de la navegació i la cultura fluvial que se'n deriva.

A través dels relats de testimonis directes dels darrers temps de la navegació per l'Ebre,<sup>1</sup> podem arribar a resseguir el traçat del camí de sirga, el camí que voreja el riu i que va ser utilitzat per estirar les embarcacions des de terra, arrossegant-les mitjançant una corda. Amb l'objectiu de contrastar i contextualitzar les fonts orals hem consultat diferents fonts documentals, i hem portat a terme un buidatge del fons de l'Ayudantía de Marina de Tortosa.<sup>2</sup> Aquest organisme militar va exercir el control jurídicoadministratiu del transport fluvial i marítim de les comarques de l'Ebre català fins al 1992, moment en el qual la nova Llei de ports va transferir aquesta responsabilitat a l'administració civil. En aquest fons documental hi hem pogut localitzar els fulls d'inscripció de tots els llaguts esmentats pels informants.

### La duríssima feina de sirgar

«Quan no bufava la garbinada i els llaüts no podien, per tant, pujar a vela, els tripulants eren els encarregats de la duríssima feina de sirgar per la vora i remolcar-los aigües amunt. Ara volien substituir els homes per bèsties.»

(Moncada, 2004 [1988]: 56)

1. En un annex al final de l'article adjunto una relació dels informants que vaig entrevistar entre el desembre del 2005 i l'agost del 2006, tots ells són nascuts a Benifallet i van ser llaguters durant els darrers anys del transport fluvial per l'Ebre. Voldria agrair a tots ells el temps que m'han dedicat. És evident que sense la seva amabilitat, paciència i entusiasme no hauria pogut portar a terme aquesta recerca.

2. En la llista d'inscripcions d'embarcacions fluvials de l'Ayudantía de Marina (corresponent a la quarta llista del registre portat a terme per aquest organisme), s'hi recullen les dades de les diferents embarcacions que van navegar pel curs baix de l'Ebre des de finals del segle XIX fins a mitjans del segle XX. El primer registre d'aquesta llista, amb un total de 1.149 folis, correspon al 1884 i el darrer, al 1954. Voldria agrair a Agustí Bellauví la seva ajuda per a la interpretació d'aquesta documentació, actualment dipositada a l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre.

En aquest paràgraf, Moncada ens situa en un dels darrers períodes àlgids de la navegació fluvial, durant la Primera Guerra Mundial. La demanda de lignit de les mines de la conca de l'Ebre va donar un fort impuls al transport fluvial, i fins i tot es van construir més llaguts i amb més capacitat de càrrega.<sup>3</sup> Tradicionalment, la sirga la portaven a terme els homes, però en aquells anys es va començar a introduir la tracció animal.

Tots els informants entrevistats, que van treballar de llaguters a partir dels anys quaranta, sirgaven amb l'ajuda d'un matxo. Tot i això, la majoria recorden sentir explicar als seus pares i avis com se sirgava sense l'ajuda de l'animal. Francisco Vizcarro encara recorda que «passaven los hòmens caminant, jo devia tenir quatre o cinc anys. Havia sentit a dir a mon pare que sirgaven en muscleres, una espècie de teules de fusta, portaven unes anses de corda per damunt les espatlles i cadascú portava una musclera perquè no es llagués la persona». Només alguns dels entrevistats havien hagut d'estirar sense matxo,<sup>4</sup> de forma molt puntual en trams complicats, tal com explica Joan Faneca: «Mon iaio ja baixava guix de Benifallet. I estiraven los hòmens a coll, no estiraven los matxos. I també va anar a Saragossa a buscar farina estirant. I també he estirat jo. A l'assut, per pujar a Benifallet, mos baixaven a buscar amb un matxo a Aldovesta, a on està el túnel. Aquella roca arriba a la vora del riu i es deia l'Hombro. Allí pujàvem per l'assut pel costat de Xerta i allí passàvem a l'altre costat. I de l'assut a allí pujàvem amb lo llagut estirant».

Les embarcacions de baixada normalment en tenien prou amb la força del corrent de l'aigua, i si no, s'ajudaven amb els remes. Però de pujada, ni els remes ni les barres que portaven —unes barres llargues i primes amb una punta de ferro— ni les veles, no eren suficients per fer moure el llagut si el vent no era favorable. La majoria de vegades havien de sirgar mitjançant una corda de cànem llarga i gruixuda, anomenada *sègula*, que anava des d'on hi havia el patró, passant per la corriola de la punta de l'arbre del llagut, fins a la riba.

---

3. La llista d'inscripcions d'embarcacions fluvials de l'Ayudantía de Marina de Tortosa, en la qual es detallen les mides de l'eslora de les embarcacions, entre altres dades, reflecteix aquest fet. Tot i que no es conserven tots els folis d'inscripcions, i per tant no podem conèixer les xifres exactes, ens consten 83 llaguts inscrits entre el 1914 i el 1918, mentre que durant els cinc anys abans de la primera Guerra Mundial només en consten 9 i, durant els cinc anys posteriors al conflicte bèl·lic, 10.

4. Un dels entrevistats, Joan Trilla Faneca, va haver de sirgar sense l'ajuda d'un animal, però només va treballar durant dos anys amb un llagut que portava llenya a una guixera de Benifallet, l'embarcació era menuda i els trams que recorria, molt curts, i no sortia a compte llogar un animal.

A final del segle XIX, la tripulació la formaven un patró, quatre o cinc peons, un xiquet i un gos. El capdavanter dels sirgadors era el *daliner*, que portava un bastó, el *dalí*, amb el qual temptejava el fons de l'aigua i trencava les branques i les canyes per deixar el camí lliure (Biarnés, 1987; Algueró, 1995). Quan es va començar a introduir la tracció animal, la tripulació es va reduir. Un dels informants, Joan Videllet, ens explica: «Jo feia de matxero. Representa que anàvem quatre hòmens, tres fèiem de peons i l'atre era el patró. Tots teníem una missió. Un a lo millor havia d'estar prop del patró. L'altre davant la sama, o a la proa, com li vulgues dir, perquè si a lo millor s'arramblava el llagut, l'havia d'empènyer una mica. L'atre anava a fora amb lo matxo». Aquest s'encarregava, d'acord amb el patró, de donar més o menys sègula quan era ne-cessari, en funció de si s'havien de separar més o menys de la riba, ja que hi havia obstacles al llarg del camí que així ho requerien.

L'embarcació més utilitzada per transportar mercaderies pel riu en llargs recorreguts era el llagut. Tots els informants coincideixen a afirmar que altres tipus d'embarcacions, com ara les muletetes i les pontones, amb una forma semblant però més menudes, amb una eslora que pot oscil·lar entre els 4 i els 8 metres, i amb menys capacitat de càrrega, eren utilitzades per a recorreguts més curts i per creuar el riu d'una banda a l'altra. La definició d'aquests dos tipus d'embarcacions, les pontones i les muletetes, varia segons les poblacions de les Terres de l'Ebre, i en alguns casos els dos termes són utilitzats com a sinònims.

El llagut és un vaixell obert,<sup>5</sup> excepte per dos punts: per la proa, on hi havia un habitacle anomenat *sama*, on s'aixoplugaven els peons a la nit; i per la popa, davall del timó, on hi havia la *cambra* o *contrasama*, que era el refugi del patró. Al centre, transversalment a les *quadernes* o *costelles*, hi havia el banc on es col·locava un arbre d'una alçada equivalent a la meitat de la longitud de l'embarcació. Les veles, que s'hissaven a l'arbre, eren quadrades: una

5. Segons Coromines (1980-91), *llagut* és un terme traslladat del de l'instrument musical *llaüt* per una comparació de forma, i aquest, provinent de l'àrab *ûd*, que significa *instrument* (pròpiament fusta), que combinat amb l'article aràbic sona, segons la nostra impressió acústica, quasi igual que alaüd. Antigament pronunciat *llaüt*, en el *Diccionari Ortogràfic de Pompeu Fabra* (1917) es decidí aprofitar la pronúncia popular *llagut* per distingir-lo del nom de l'instrument musical.

Els informants, que són de Benifallet, utilitzen la forma *llagut*, però en altres poblacions de les Terres de l'Ebre, com ara Amposta i Flix, la tendència és optar per *llaüt*. En alguns casos, els parlants identifiquen la variant que ells no utilitzen com a pròpia de l'estàndard. Voldria agrair a Miquel Estrampes i Joan S. Beltran els seus comentaris aclaridors amb relació a aquesta qüestió. De fet, no podem arribar a identificar cap de les dues variants com l'única pròpia del subdialeccte tortosí. Es tracta d'una epèntesi antihiàtica, s'introdueix una consonant per facilitar-ne la pronunciació.

de grossa a la part inferior, anomenada el *trau*, i una altra de més petita a la part superior, anomenada la *gàbia*. En la part superior de l'arbre hi anava engalzat un bossell amb diversos ulls per lligar-hi les diferents cordes: la *lliçó de gàbia*, per aixecar les veles; la *saula* o *sègula* per sirgar, i l'*alguassa*, per aixecar l'arbre. Els llaguts podien arribar a tenir 18 metres d'eslora (llargària) i uns 3 metres de mànega (amplada), amb una capacitat de càrrega que podia arribar a les 30 tones, tot i que n'hi havia que la superaven. Revisant les mides registrades en les llistes d'inscripció d'embarcacions fluvials de l'Ayudantía de Marina de Tortosa, i contrastant-les amb les descripcions dels informants, podem dir que la llargària més freqüent abans de la Primera Guerra Mundial era de 13 a 14 metres d'eslora. Des del 1914 fins al 1918 es van construir llaguts més grans; el més gran tenia 21,88 metres d'eslora. Durant aquest període necessitaven carregar més tonatge per fer el tràfic de carbó de les mines. Un cop acabat aquest període, quan va tornar a baixar l'activitat, els van abandonar perquè eren poc útils i difícils de fer anar. En els anys posteriors es van tornar a construir llaguts més petits, que amidaven de 10 a 18 metres d'eslora.

Tal com afirmava en una entrevista Santiago Gabriel,<sup>6</sup> de la família dels *Banyot*, els llaguts de riu, a diferència dels llaguts de mar, eren més amples de casc i plans per tal d'adaptar-se al poc calat del riu: «Si el llagut era més ample de davant que de darrès, era més ben cregut. La cara de davant havia de ser prima, però del mig del llagut a darrès que anés minvant. Allò era una centella, ligero, i més fàcil de portar, de dominar».

Els informants entrevistats van viure el darrer període de la navegació fluvial, un període en el qual la decadència d'aquesta activitat va anar paral·lela a les millores en el transport terrestre per carretera o ferrocarril.

---

6. Aquesta entrevista la va enregistrar Josep Sánchez Cervelló l'any 1990, a qui li agraeixo que m'hagi cedit la gravació per tal de poder transcriure'n alguns dels fragments. Si en aquell moment, quan Santiago Gabriel encara vivia, no s'hagués enregidrat l'entrevista, el seu testimoni no ens hauria arribat. Als vuit anys, Santiago Gabriel, ja ajudava al llagut del seu pare i va ser el patró del llagut *San Juan* des del 1942 fins al 1968.



## Els darrers temps de la navegació fluvial

«Quan —i ja fa bastants anys— per aqueixes comarques de la Ribera no hi havia encara carreteres, l'Ebre era un gran camí, una pista d'aigua per on navegaven els llaguts, amunt i avall, portant gent i mercaderia.»

(Bladé, 1970: 91)

«Durant la guerra de Cuba hi havia hagut un cert moviment però no tenia punt de comparació amb el d'aleshores. Tot just enceta-da la matadissa, Barcelona començà a demanar carbó sense parar: tones i més tones, muntanyes de lignit per alimentar els vapors d'una indústria a la qual la guerra donava una embranzida increïble. La conca, sacsejada per una demanda insòlita de mine-ral, hagué d'espavilar-se.»

(Moncada, 2004 [1988]: 48)

L'Ebre ha suposat, històricament, una important via de comunicació de la Mediterrània amb l'interior de la Península. Tal com descriu Sànchez Cervelló (1997), la navegació fluvial va ser necessària fins a mitjans del segle XIX perquè les vies de comunicació terrestres estaven encara en un estat molt precari.

A mitjans del segle XIX, la Real Compañía de Canalización del Ebro va impulsar un projecte de canalització integral del riu, des de l'Aragó fins a la desembocadura, amb l'objectiu de facilitar la navegació, que es va aprovar oficialment l'any 1852.<sup>7</sup> El projecte no es va arribar a completar. A partir del 1872, la Real Compañía de Canalización del Ebro, a causa de la competència creixent que representava el ferrocarril, va abandonar els intents de millorar la navegació i es va dedicar a impulsar el reg del Delta (Fabregat, 2007).

---

7. El projecte preveia la construcció de 27 rescloses amb capacitat per donar pas a vaixells de vapor amb pales de 10 metres d'amplada i 50 metres de longitud. Només se'n van arribar a construir 8. Es van portar a terme importants revestiments als dics del riu, es construïren esculleres, aqüeductes, sobreeixidors per a quan augmentava el cabal d'aigua i embarcadors, i es van aixecar els cables de les barques de pas per permetre als vapors passar-hi per sota (Carreras Candi, [1949] 1993).

La crisi de la navegació va tenir un petit parèntesi durant els anys de la Primera Guerra Mundial, provocat sobretot per la demanda de lignits del Segre i de l'Ebre. En aquest període va augmentar la construcció de llaguts i les seves dimensions. Els principals propietaris de flotes de llaguts eren les companyies mineres, una de les quals era la Carbonífera del Ebro, i l'altra, la Societat Electròquímica de Flix, per a la qual treballava Mateo Suñé Pujol. Altres propietaris amb una flota de més de quatre llaguts que consten en el registre de l'Ayudantía de Marina són Julián Mayor, de Xerta; Julián Sanjuán, de Mequinensa; Serafin Torres i Faustino Mauri, de Móra d'Ebre, així com Antonio Solans i Francisco Forés, de Barcelona.

La millora de les comunicacions terrestres, amb la implantació de les primeres línies de ferrocarril a finals del segle XIX, la construcció del pont de Móra l'any 1918 i el d'Amposta l'any 1919, junt amb la introducció del camió, van suposar una competència definitiva al transport fluvial. Als anys vint, la navegació per l'Ebre era reduïda. Quan el riu ho permetia, es transportaven olives, palla i llenya des de Mequinensa i la Ribera d'Ebre cap a Tortosa; i lignits des de Mequinensa i Faió cap a la Societat Electroquímica de Flix, o cap a les guixeres i cimiteres de Benifallet, Xerta i Tortosa. Tot i això, els volums més significatius de lignits no passaven de l'estació de Faió, on es carregava al ferrocarril en direcció a Barcelona i Saragossa. Durant la temporada de la collita de l'arròs, els llaguts baixaven a treballar al Delta, *a la campanya de l'arròs a la ribera*.

La posada en marxa del ferrocarril Tortosa-la Cava el 1927 va aconseguir reduir encara més el trànsit de llaguts, i només després de 1939, mentre es reparaven els danys que havia causat la Guerra Civil, va tornar a revifar la navegació. Una de les empreses que consta en el registre de l'Ayudantía de Marina amb una flota de llaguts més nombrosa torna a ser la Carbonífera del Ebro, amb 18 llaguts inscrits, seguida de la Carbonífera Española, amb cinc llaguts, i altres propietaris com Francisco Freixas, de Mequinensa, també amb una flota de cinc llaguts.

Entre el 1941 i el 1943, es van fer actuacions de millora del camí de sirga entre Tortosa i Mequinensa, amb la finalitat de resoldre les dificultats que representaven els penya-segats per al pas dels homes i les cavalleries, ja que en aquests trams la navegació a contracorrent s'havia de fer amb perxes, mentre que els homes i les cavalleries que anaven per la vora havien de salvar els

penya-segats fent una gran volta.<sup>8</sup> En un dels trams que actualment encara es conserven del camí de sirga, proper a Benifallet i conegut amb el nom de *Camí del Calvari* per la dificultat que suposava, tal com em va assenyalar Francisco Vizcarro en una de les entrevistes, encara s'hi pot apreciar una d'aquestes intervencions en el marge de pedra que hi resta.

Un dels darrers intents de modernitzar el transport fluvial el va portar a terme, l'any 1948, la Societat Electroquímica de Flix, que va impulsar un sistema d'arrossegament de llaguts mitjançant una motora que estirava un tren de barques (Sánchez, 1994). Es va arribar a plantejar la utilització de barques de motor per substituir les embarcacions tradicionals, però aquesta proposta no representava una resposta a la crisi de la navegació. Les barques de motor requerien un cabal més regular i unes obres de gran cost, que no quedaven justificades amb el baix volum de trànsit que hi havia (Carreras Candi, [1940] 1993).

A finals dels anys quaranta, l'única activitat fluvial significativa era la que hi havia en el tram Mequinensa-Faió-Flix per al transport de lignits per a la Societat Electroquímica de Flix, i el de la zona arrossera d'Amposta. Després de la Guerra, fins al final de la dècada dels cinquanta, període de reactivació de la navegació fluvial, la Societat Electroquímica va tenir una gran expansió econòmica, fet que va fer posar en evidència les limitacions d'aquest sistema de transport (Sánchez, 1994). En època d'estiatge, les embarcacions només podien carregar de 10 a 12 tones, en funció de l'aigua que portava el riu. D'altra banda, durant l'hivern havien de paraitzar l'activitat per les riuades, ja que en augmentar el nivell de l'aigua, aquesta entrava als molls de les mines i impossibilitava les operacions de càrrega. A més, les aigües cobrien els senyals amb què els llaguters es guiaven pel riu (roques, arbres, galatxos...) i augmentava el perill.

A finals dels anys cinquanta, tal com expliquen els informants entrevistats, també es baixava carbó per als forns de ciment de Xerta, Tivenys i Tortosa. Però a començaments dels anys seixanta, les fàbriques de ciment de Xerta i Tivenys van entrar en crisi i va desaparèixer una de les fonts importants d'ocupació dels llaguters. Paral·lelament a la millora de les comunicacions terrestres, el trànsit fluvial va anar disminuint, i durant el darrer període estava vinculat a les guixeres de Benifallet.

---

8. Josep Sánchez Cervelló (1997) cita un document oficial, redactat a instàncies del govern civil de Tarragona l'any 1946, en el qual s'esmenten aquestes actuacions.

Els projectes de construcció de les preses de Faió i Mequinensa i la no recuperació de la resclosa de l'assut de Xerta van dificultar encara més la continuïtat de la navegació fluvial. D'altra banda, la substitució del carbó pel gasoil i l'electricitat com a fonts energètiques va comportar la desaparició de la flota de llaguts de la Societat Electroquímica de Flix i la substitució pel transport terrestre.

La fi de la navegació per l'Ebre va venir quan, l'any 1965, l'ENHER, aproximadament quatre anys després que s'haguessin iniciat les obres de construcció de l'embassament de Riba-roja, va decidir tancar el riu i comprar els llaguts als pocs patrons que encara continuaven navegant. Només quedaven cinc patrons en actiu: tres de Miravet (Estanislao Nomen, *Güell*; el seu germà, José Nomen, i Amadeu Fabregat, *Toi*) i dos de Benifallet (Santiago Gabriel, *Banyot*, i Joan Videllet Andreu, *Blanquet*). En aquell moment, Josep Videllet Borrull encara treballava de peó amb Francisco Vizcarro en el *Mari Juana*, propietat del seu oncle, Joan Videllet Andreu, i recorda: «Los fèiem nosa. Érem un estorb per a l'Enher. Hagueren hagut de fer una enclusa perquè poguéssim passar. I van ajuntar tots los patrons, los van donar lo que van volguer i es va acabar tot. Cadascú va anar per la seva allí on va poder».

## El traçat del camí de sirga

«De tornada, fins a Miravet, els hòmens van haver de sirgar, remuntant el riu a peu per la vora.»

(Moncada, 2004 [1988]: 40)

Una de les coses que els complicava molt la navegació és que no sempre podien anar per la mateixa riba: el camí de sirga en uns llocs va per la dreta del riu i en d'altres per l'esquerra. Hi havia trossos on els tallats de roca feien impossible que hi hagués camí, i d'altres on els barrancs haurien fet que el llagut s'hagués d'estirar massa lluny i no hi hauria hagut prou força per fer-lo pujar. Llavors era necessari fer una *tasia*, és a dir, creuar el riu cap a la riba oposada, com ens explica Josep Videllet Borrull: «Lo que fèiem molt és que aprofitàvem lo vent per poder fer les tasies, per passar d'un costat a l'atre. No anàvem sempre pel mateix costat sirgant, quan hi havia cingles o muntanya, i no podíem passar, mos traslladàvem a l'atre costat. Anàvem de la Cava hasta Tortosa sempre per la part de la Cava. I a Tortosa passàvem lo matxo per dalt lo pont, lo tornàvem a ganxar i hasta la finca de Xalamera i allí també

tornàvem a crusar cap aquí. Allavons embarcàvem lo matxo dins lo llagut, agafàvem tres remes i passàvem lo riu amb remes. A l'atre costat fèiem saltar lo matxo i amunt altre cop! Arribàvem allí a on no podíem passar: tres quarts del mateix, embarcàvem lo matxo, a l'atre costat i amunt, i així lo mateix hasta arribar al puesto, sempre la mateixa ruta».

Aquesta maniobra, fer tasia, els representava, a part d'una gran pèrdua de temps, un treball extra i a vegades un moment de perill, ja que si pel riu hi baixava molta aigua, se'ls emportava i perdien un bon tros de camí. També hi havia llocs on una punta de roca feia que haguessin de tirar el llagut cap a fora, i el corrent els empenyia cap a dins el riu. Només amb una petita badada ja n'hi havia prou perquè el corrent els apartés de la vora i els portés cap avall un bon tros, fins que aconseguien posar l'embarcació a prop de la vora per poder tornar a sirgar.

En una de les entrevistes, Joan Faneca ens descriu el traçat del camí de sirga: «Si sorties d'Amposta, hasta Tortosa havies d'anar pel marge esquerre del riu. En arribar a Tortosa, después de lo pont de l'Estat, es passava al marge dret. Hi havia camí de sirga a la part de Ferreries, i per Xerta i l'assut hasta arribar al Mas de Xalamera. D'allí canviaves a la banda de Benifallet. L'assut el passàvem per la resclosa, de quan la canalització del riu. Els encarregats obrien la comporta. S'omplia o es buidava la comporta i passàvem del riu de baix al riu de dalt. El camí seguia per la part de Benifallet amunt i pràcticament hasta la partició amb lo terme de Miravet, a l'estret de Barrufemes, on hi ha la Roca Folletera, on es tornava a canviar, es feia un tros petit i es tornava a canviar. A Faió es tornava a canviar».

## El manteniment dels camins

«Les males llengües asseguren que els llaguters estan convençuts que tot el riu és seu, aigua i vores. Tot ho paguen ells. Si els arbres, prop de les sirgues, apareixen un matí destralejats, ja no cal preguntar qui ho ha fet.»

(Bladé, 1970: 95)

Per poder sirgar calia mantenir en bon estat el camí dels llaguters al llarg del riu perquè el fet que estiguessin en mal estat dificultava encara més la tasca als sirgadors. En aquest sentit, són interessants les referències al manteniment

del camí de sirga que es troben en una queixa del col·lectiu de navegants de Tortosa de finals del segle XIV, amb la qual s'adrecen a les autoritats amb relació al mal estat dels camins de sirga (Curto, 2006: 48). Denuncien que tots els ponts que hi ha en aquest recorregut estan en mal estat i que aquest fet els obliga a sirgar per camins més allunyats de la riba, cosa que els dificulta la tasca, i fins i tot sovint se'ls trenca la sègula, amb el perill que comporta per a les embarcacions. Un altre document exposa l'aprovació del Consell d'un acord entre navegants per refer i arranjar els camins de sirga.

Durant els primers anys del segle XX, apareixen nombroses notícies a la premsa tortosina on consta que s'espera que les institucions oficials intercedeixin per aconseguir millores en el manteniment del camí de sirga (Boquera, 2007: 71). En un dels casos, l'any 1905, el *Correo Ibérico* reclama que l'Ajuntament de Tortosa hi intervingui: «Hace varios meses que nuestro Ayuntamiento, en una de sus sesiones, acordó arreglar el camino de sirga que media entre esta ciudad y la Cava, por hallarse en tan mal estado, que constituye un peligro para nuestra navegación fluvial, que tan buenos servicios presta a nuestro vecindario y a nuestra industria y comercio. A pesar de lo acordado, sigue dicho camino empeorando cada vez más, y si pronto no se arregla, el riesgo es inminente para las caballerías y para los que las guían en tan penoso trabajo. Rogamos a nuestra corporación municipal disponga pronto la recomposición de dicho camino, siquiera en los puntos más peligrosos, antes no tengamos que lamentar alguna desgracia».<sup>9</sup>

En una altra notícia, publicada l'any 1911 al *Diario de Tortosa*, es fa referència a un altre organisme, la Comandància de Marina: «Por disposición del Sr. Comandante de Marina de este puerto, se está procediendo al arreglo del camino de sirga, desde Amposta hasta el Azud de Cherta, cortándose al efecto toda la arboleda de la orilla del río, para que quede bien expedito dicho camino. Una vez terminada esta faena en la derecha del Ebro, se procederá a la misma talla en la izquierda desde Tivenys hasta la Pedrera de Piñol».<sup>10</sup>

Posteriorment, entre el 1941 i el 1943, tenim constància documental que el govern civil va portar a terme unes obres de millora del camí de sirga (Sánchez, 1997). Tot i això, en els darrers temps de la navegació fluvial, segons els informants entrevistats, el manteniment dels camins de sirga era una responsabilitat dels llaguters. Entre el 1941 i el 1943, el govern civil va

---

9. *Correo Ibérico*, núm. 340, 30 de gener de 1905.

10. *Diario de Tortosa*, núm. 8747, 7 de febrer de 1911.

portar a terme unes obres de millora del recorregut, però les tasques de manteniment que s'havien de fer a cada campanya eren a càrrec dels llaguters. Això sí, els propietaris de les terres no podien posar-hi cap impediment ni obstacle. Segons ens han explicat els diferents informants, els llaguters tallaven els arbres que els feien nosa, perquè si no ho feien la sègula se'ls hauria enganxat amb les branques. Tot i això, estaven obligats a tallar-lo a una altura aproximada d'un metre, de manera que l'arbre continuava viu, frenava l'erosió del terreny i l'amo del tros el podia aprofitar.

A vegades els pagesos es queixaven de la destrossa que feien els llaguters quan passaven sirgant amb el matxo, però no podien impedir-los el pas. Francisco Vizcarro recorda: «És que hi havia un punt que l'aigua s'endua el terreny. Anaves una setmana i a la següent l'aigua havia fet desaparèixer el camí. I com més endins anaves, més per dins les vinyes i els horts, i més mal. Fèiem una destrossa, però estava autoritzat».

## **Distàncies, jornals i rivalitats**

«Quan les coses van mal dades, no respecten res ni es deturen davant de cap obstacle, ja que la seva missió és fer pujar el llagut, costi el que costi».

(Bladé, 1970: 95)

La majoria dels informants coincideixen a comentar que el sou que es cobrava no depenia del tonatge que es transportava, com ens explica Josep Videllet: «El jornal sempre era fixo, no depenia de la quantitat de mercaderia que es transportava. Teníem una forma de calcular el pes de la càrrega, però mos era útil perquè ho havíem de tenir en compte en funció de l'aigua que portava el riu. Cada pam que s'afonava el llagut teníem una marca a la roda del llagut, davant i detrás. Marcat i allavons pintat perquè es veigués més bé. I cada ratlleta sabíem les tonelades que mos portàvem. M'explico? I quan carregàvem les 26 tonelades, carregàvem els quatre pams que ja eren lo topall. Si el riu portava poca aigua, podíem carregar menys. Si el patró veia que tenia aigua per tres pams, només havia de carregar tres pams, si no, feia un desastre».

Treballaven per uns sous fixats en funció dels trajectes, que corresponien a una durada acordada de forma estàndard. Joan Faneca recorda: «Treballàvem

sempre a destall. Quan baixàvem de Benifallet a Amposta, si tardàvem tres dies, cobràvem tres jornals. Si ho feies en dos dies també cobraves tres jornals, però si ho feies en quatre també ne cobraves tres. A Tortosa eren dos dies, estava estipulat. Normalment el viatge a Tortosa el feies en un dia i mig: si no eren dies de pluja, arribar a Tortosa, descarregar i l'endemà a dinar a casa. Al carbó, hi estàvem cinc dies i mig. Un jornal eren unes vint pessetes.<sup>11</sup> Se pagava bé, però ho havies de traure de les costelles».

Era una feina dura, que implicava molt d'esforç físic, una jornada sovint molt llarga —podia ser de dotze, catorze i fins i tot de setze hores seguides de treball— i a vegades amb condicions climàtiques adverses, i requeria un gran coneixement de riu i habilitats com a navegant. Entre moltes altres manobres, calia saber *amollar* el llagut (iniciar la navegació), *murar* (girar les veles per aprofitar el vent), *servar* (dirigir el rumb), i *fer tasia* (creuar el riu cap a la riba oposada). El més important era conèixer el riu i saber fer totes les maniobres necessàries per evitar *mallar*, és a dir, encallar el llagut. També era necessari que el patró fos un bon negociador a l'hora d'establir els contractes de transport de la mercaderia i no carregar més del necessari per evitar accidents, ja que si hi havia poca aigua el llagut podia embarrancar i fins i tot tombar, amb el risc no només de perdre la càrrega, sinó també de fer malbé l'embarcació. Joan Faneca, en una de les entrevistes, va insistir en la importància de tenir en compte aquesta qüestió: «Un llagut podia carregar entre 15 i 30 tones. El patró tenia cura de carregar segons l'aigua que baixava pel riu. Això era prou complicat i s'aprenia amb l'experiència. Havia de calcular l'aigua que trobaria als llocs amb menys profunditat, segons el calat del llagut i el carregament que portava».

A l'hora de carregar el llagut, els interessos de l'amo de la mercaderia i els dels llaguters entraven en tensió. D'una banda, l'objectiu era carregar l'embarcació al màxim per aprofitar cada viatge; de l'altra, els patrons del llagut, sobretot si n'eren els propietaris, no volien carregar més del compte, per evitar embarracades i bolcades, i els peons, perquè la tasca de carregar i descarregar era molt dura. Santiago Gabriel, dels *Banyot*, entrevistat per Josep Sànchez Cervelló al 1990, va descriure un sistema de pagament en el qual el

---

11. Es refereix al jornal quan la càrrega era carbó, ciment o arròs. Pel que fa a altres mercaderies, com per exemple la ceràmica que es portava de Miravet a Mequinensa, de la qual normalment es transportava només entre 1.000 i 1.500 kg, s'aprofitava el viatge en què el llagut anava buit per anar a buscar carbó, no es feia un viatge expressament, perquè no hauria sortit a compte. Dels guanys, se'n repartia una part per al llagut, una altra per al matxo i la resta, a parts iguals, entre els quatre homes.



tonatge de mercaderia transportada variava la remuneració: «Les coses clares: a l'amo de la mina li interessava carregar el carbó. Lo llagut carregava quatre o cinc pams, però si només tenies aigua per tres, carregaves per tres, i ja tenien un contracte fet: de les que et deixes, la meitat l'has de pagar. Si com ara de vint-i-cinc tonelades, mos en deixàvem vuit allà dalt, mos n'havia d'abonar quatre. Mos havien de pagar totes les que baixàvem i encabat la meitat de les que deixaves. Si el llagut ne podia portar trenta, però el riu minvava i només ne podies carregar vint, ne perdies cinc». Aquesta versió no coincideix del tot amb els informants entrevistats posteriorment, però cal tenir en compte, d'una banda, que Santiago Gabriel va començar a navegar uns anys abans que els altres informants, i d'altra banda, que ell era patró, mentre que els altres eren peons, i aquest fet el podria haver portat a tenir una perspectiva diferent, amb més matisos.<sup>12</sup>

Entre les tripulacions dels diferents llaguts hi havia molta rivalitat, en totes les entrevistes els informants ho han destacat, tal com ho fa Josep Videllet: «Era una cosa molt dura. Sempre en una rabieta. Perquè no mos passessen davant, perquè si tu ho fas en dos dies i mig, a veure si jo ho puc fer en un dia i quart. Sempre en una rabieta. Marxàvem a l'hivern a les cinc del matí i hasta les sis o les set, hasta que no es feia de nit.»

Joan Faneca, dels *Mantons*, ens explica una anècdota protagonitzada pel seu avi, que també ho il·lustra: «Hi havia molta rivalitat. Una aberració! Mon iaio, que era patró de llagut, li deia a ma iaia: “Tu, demà dorm hasta l'hora que vulgues, però esta nit has de fer de sereno i m'has de cridar”. I als peons els deia: “Ja us cridaré jo”. I ell se n'anava al sereno i li deia: “Crida'm a les cinc”. Però a ma iaia li havia dit que l'havia de despertar a les tres. Aleshores los altres patrons li preguntaven al sereno: “A quina hora crides a *Mantons*?” “A les cinc”. Però ell s'aixecava a les tres, anava a cridar als altres i marxaven. Tot això per arribar primer a Tortosa i trobar millor puesto per a descarregar.»

Sovint es comparava la durada dels trajectes. En alguna ocasió, si es trobaven amb entrebancs que els retardaven i havien pogut avançar poca distància, si

---

12. Segons Biarnés (1987), els llaguters treballaven a nòlit, en funció del tonatge que transportaven. Els informants que he pogut entrevistar personalment descriuen un sistema de pagament diferent, en funció d'uns trajectes remunerats de forma estàndard. L'informant entrevistat al 1990 per Josep Sánchez Cervelló descriu un sistema mixt que recull els dos anteriors. Potser és una interpretació agosarada, però podria ser que inicialment s'hagués treballat en funció del tonatge i que posteriorment s'hagués posat en pràctica el sistema descrit pels meus informants, i fins i tot el sistema més complex i matissat descrit per Santiago Gabriel, com una fórmula per assegurar-se una remuneració més estable, que no depengués tant de la capacitat de càrrega del llagut en funció del cabal del riu.



Llaguts navegant per l'Ebre a Garcia, any 1915 (Fons Salvany de la Biblioteca de Catalunya)

un altre patró els preguntava la distància que havien recorregut, preferien dir una mentida per no ser motiu de bromes. De fet, a les tavernes i als cafès, les converses entre llaguters tenien com a tema central les comparacions de les habilitats i les anècdotes relacionades amb el maneig dels llaguts. També eren molt populars a les tavernes els jocs de competició i les apostes, jugaven sovint a la morra i a estirar el garrot.<sup>13</sup>

### **Perills, dificultats i senyals del riu**

«El desembre fredolós mudà en abrilada: s'esbandiren les boires, una alenada tèbia va esllissar-se per la vall, començà a ploure a bots i barrals. A conseqüència dels xàfecs, el Segre i l'Ebre van créixer de mala manera; els llaüts no podien salpar.»

(Moncada, 2004 [1988]: 58)

«Les vores de l'Ebre són variables i accidentades, plenes de paranys. Uns dies, el riu creix i l'aigua fa desaparèixer les sirgues habituals. Altres vegades el riu minva i llavors cal improvisar les passeres, defugir els guals, els colls de riu on el llagut pot embarancar o perdre's.»

(Bladé, 1970: 95)

El cabal de l'Ebre és irregular, amb fortes crescudes i estiatges. La temporada de navegació, normalment, s'aturava de Sant Joan a Sant Miquel (del 24 de juny al 29 de setembre). Durant aquests mesos, el riu baixava tan *curt*, amb un cabal tan baix, que els llaguts no podien navegar sense por que la quilla toqués el fons del riu, amb el perill que comportava per a l'embarcació, la mercaderia i la tripulació. D'altra banda, la manca de cabal d'aigua no només feia la travessia més perillosa, sinó que també la feia menys rendible, ja que el llagut podia portar menys càrrega.

Els estiatges no eren els únics inconvenients que tenia la navegació per l'Ebre. A l'hivern, les crescudes del cabal també podien ser perjudicials i suposar un perill per a les embarcacions. Quan el riu augmentava conside-

13. Per jugar a estirar el garrot s'asseien dos homes a terra amb un garrot entremig dels peus de tots dos, guanyava el que tenia més força i aixecava el rival.

rablement, el cabal feia que la navegació fos inviable durant dies o, fins i tot, setmanes, perquè els arrossegaments que produïen les aigües modificaven el riu, creant illes, aiguadeixos i galatxos.

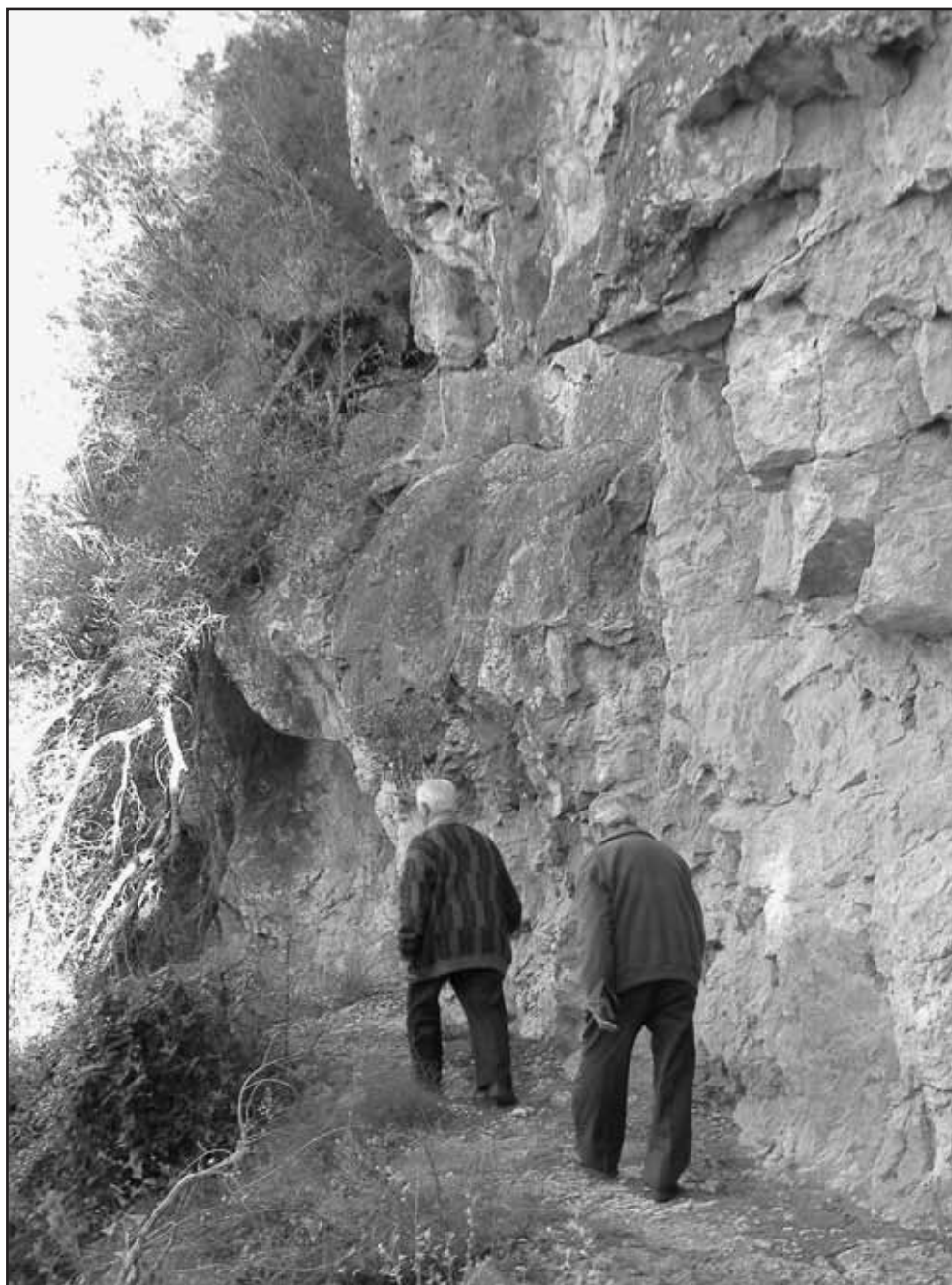
Les *tornes*, que implicaven un canvi en el sentit del corrent del riu, també podien suposar un problema i, com ens explica Josep Videllet, s'havia d'anar en compte: «Als puestos que s'havia d'arribar a un morro que surt, que si vèns d'allà fa la torna, el llagut havia de vindre amb força; si no, quan hi arribava se n'anava. Si no fèiem anar el matxo de pressa, el llagut perdia força i perdia la serva i allavons se podien aviar. Allavons lo que natros fèiem era que tocàvem lo matxo una mica, li pegàvem una cordulada, i a lo millor mos contestava amb una cossa. Si s'aviava lo llagut, perquè al matxo no li passava res, en un ganivet tallàvem la sègula. És que si lo llagut portava sirga no passava res, però si entrava dins la torna, i allavorens amb la corrent li pegava la galta a la popa, s'haguera perdut lo matxo».

El clima podia arribar a dificultar molt la navegació, sobretot la boira, la pluja i el vent. Els vents contraris eren el cerç, en cas de navegar riu amunt, i la garbinada, en cas de navegar riu avall, com ens explica Josep Videllet: «Lo cerç era molt dolent. L'únic vent que mos afavoria quan anàvem amunt era lo vent de mar, la garbinada. Mos afavoria molt quan fèiem les tasies. Allavons, si feia una mica de vent, aixecàvem la vela, i ja no calia agafar els remes. Este vent era molt bo, sobretot si mos estalviàvem lo Pas de l'Ase, és un puesto abans d'arribar a Vinebre que amb tres quilòmetres havíem de fer tres tasies».

No només les condicions climàtiques podien dificultar la navegació, també cal tenir en compte les dificultats creades per l'home amb la seva capacitat per modificar el riu amb la construcció d'assuts, molins i sínies (Sánchez, 1997). Amb la constitució, l'any 1858, de la Real Compañía de Canalizaciones del Ebro, es van construir, tant a Flix com a Xerta, canals de navegació amb rescloses. Però la situació no va millorar per a les embarcacions perquè a la sortida de la resclosa, per aprofitar la força de l'aigua, s'hi van construir molins d'oli o de farina i les rodes, que es posaven a dins de l'aigua, provocaven perills per a la navegació. Com a conseqüència, sovint hi havia disputes entre els llaguters i els moliners. Joan Videllet recorda que «un dels puestos més difícils era a Miravet, a les Escaletes, però com que ho teníem tan per mà... Hi van deixar dins el riu una pedra d'un molí de farina, i això era perillós, perquè si t'encantaves feies cap a damunt de la pedra».

Un bon patró, ens explica Santiago Gabriel, havia de saber interpretar els *senyals* del riu per poder conduir el rumb del llagut esquivant els perills: «Natros teníem los nostres senyals. Quan sortíem del puesto on carregàvem, teníem un senyal que ens indicava l'aigua que portava el riu, i fins a quin punt podíem carregar. Als puestos més prims, amb més poca aigua, tenies los teus senyals. Si sorties del poble i arribaves a esta illeta de Cataula, pues tenies lo teu senyal i deies "ara puc passar". Arribaves a Miravet, si no tenies senyal podies pujar per la vora de la riba, i si no, havies d'anar per dins amb els llaguts i els matxos aigua a panxa, lo menos tres o quatre pams. Arribàvem, per exemple, a una pedra que era fixa, pues si es veia només tres dits podíem passar, si es veia un pam no podíem passar. Així ja ho vèiem, i així més tard no et calia recular i anar a voltar. (...) Jo m'assegurava molt, perquè no en saps mai prou. Al riu l'home que era molt atrevit fracassava. Perquè ja et dic que allí hi havia perills i qui volia ser massa fanfarró, ojo, que tropessaves aviat, eh!».

Els llaguters, grans coneixedors del riu i les seves ribes, gairebé no han deixat cap racó, ni cap detall, sense batejar. La riquesa de topònims que han creat és molt extensa. Tot resseguint el riu cap amunt, abans de Benifallet, ens trobem amb la Torna de Mena, a uns cent metres de la Peixera de Xalamera, i més amunt i a l'altra banda, el Camí del Calvari i, després de Benifallet, la Pedra del Lladre i la Roca del Penjat. Aquesta toponímia és el resultat dels esforços de domesticació del riu i, al mateix temps, ens fa reflexionar sobre el poder que té el paisatge per configurar una identificació col·lectiva entre els habitants d'un territori. Molts dels termes que s'han utilitzat per anomenar certs elements del riu palesen una diacronia: actualment utilitzem els mateixos topònims que van tenir sentit per als nostres avantpassats, i d'aquesta manera el paisatge ens fa sentir, quan els tornem a utilitzar, que compartim un passat que ens dóna sentit com a col·lectiu humà.



Josep Videllet i Francisco Vizcarro en el tram del camí de sirga proper a Benifallet, anomenat *Camí del Calvari*, el 2005

## Els camins de la memòria

«El crit “Aguanta, sègula!” llançat pels patrons, ha retrunyit centenars de vegades per totes aquelles vores de l'Ebre.»

(Bladé, 1970: 97)

«A mesura que les mines havien anat tancant, els vaixells, despullats de paraments, hi romanien immòbils, s'hi malmetien. Els bucs ressecs començaren a obrir-se; entre els costellams i dins les cambres verdejaven les aigües estantisses.»

(Moncada, 2004 [1988]: 259)

Actualment, el camí de sirga o camí dels llaguters conserva només alguns trams del seu traçat, la resta s'ha anat perdent per falta d'ús i només es poden tornar a recórrer amb el suport de la memòria oral, però es mantenen com a element simbòlic, podríem considerar que actualment són els traçats de la memòria fluvial. Els relats de Bladé i Moncada, amb descripcions que ens proporcionen un valuós material etnogràfic, han incorporat el camí de sirga en l'imaginari col·lectiu de les Terres de l'Ebre, i d'aquesta manera han contribuït a fixar la càrrega simbòlica d'aquest element del paisatge ebrenc com a evocador de la cultura fluvial.

Els camins de sirga, que el temps ha anat desdibuixant, ens ajuden a recordar els esforços d'aquells homes que van viure els darrers temps de la navegació fluvial, tot fent visibles els seus coneixements sobre el riu. Aquells homes que, amb els seus intents de domesticar el territori, han contribuït a configurar la cultura fluvial de l'Ebre, un riu que, històricament, ha tingut una gran importància estratègica com a via de comunicació entre el Mediterrani i l'interior de la Península. Si bé en època de conflicte l'Ebre ha actuat de frontera, en períodes de pau no ho ha sigut, ja que les relacions entre les dues ribes han estat constants i fluïdes. El riu no ha sigut només frontera, sinó via de comunicació, fet que queda reflectit en el constant canvi de riba del camí de sirga i en l'activitat de la navegació fluvial, que implicava una relació constant entre diferents poblacions al llarg del riu: llaguts i mercaderies amunt i avall, des de les mines de Mequinensa fins a la campanya de l'arròs del Delta; embarcacions construïdes a Tortosa per a llaguters de Faió, i llaguts com el *Mari Juana*, que va ser construït a les drassanes de Tortosa, venut primer a un llaguter de la Cava i comprat uns anys després per un patró de Benifallet.

## **Informants**

### **Joan Faneca Monclús**

Població i any de naixement: Benifallet, 1923.

Perfil: el seu pare i el seu avi també van ser llaguters, de la família de la *Mantons*. Del 1940 al 1950, va fer de peó en tres llaguts diferents (el José Ramon, l'Ebro i el Mari Juana).

Data de les entrevistes: 10 de març de 2006 i 24 d'agost de 2006.

### **Joan Trilla Faneca**

Població i any de naixement: Benifallet, 1927.

Perfil: va treballar de peó en un llagut pocs mesos als anys cinquanta.

Data de l'entrevista: 19 de març de 2006.

### **Josep Videllet Borrull**

Població i any de naixement: Benifallet, 1935.

Perfil: nét i fill de llaguters. El seu avi era Salvador Videllet Sol, *lo Blanquet*. Va treballar de matxer en tres llaguts (Cementos, Dertusa i Mari Juana) del 1951 al 1967.

Data de les entrevistes: 14 de desembre de 2005, 22 d'agost de 2006 i 25 d'agost de 2006.

### **Francisco Vizcarro Panisello**

Població i any de naixement: Benifallet, 1930.

Perfil: Fill de llaguter. El seu sogre era Santiago Gabriel, *lo Banyot*. Francisco Vizcarro va fer de peó al llagut Mari Juana, aproximadament del 1951 al 1967.

Data de les entrevistes: 14 de desembre de 2005 i 22 d'agost de 2006.



## Bibliografia

- ALCOVER SUREDA, Antoni M.; MOLL CASANOVAS, Francesc B. [1926-1968]: *Diccionari català-valencià-balear*. Palma de Mallorca: Ed. Moll.
- ALGUERÓ, Araceli (1995): "El llagut: la tripulació i el maneig", *La Riuada*, 4. Pàg. 9-10.
- BIARNÉS, Carmel (1987): *La navegació fluvial per l'Ebre*. Ascó: Editorial Castrum.
- BELTRAN, Joan S. (1986): *L'estàndard occidental: una proposta sobre l'estàndard català a les terres del darrer tram de l'Ebre*. Barcelona: Departament de Presidència de la Generalitat de Catalunya.
- BLADÉ I DESUMVILA, Artur (1983): *Visió de l'Ebre català*. Flix: Centre d'Estudis de la Ribera d'Ebre.
- BLADÉ I DESUMVILA, Artur (1970): *Els treballs i els dies d'un poble de l'Ebre català*. Barcelona: Ed. Pòrtic.
- BOQUERA, Montserrat (2004): «Primer la sang que l'aigua: simbolisme i identitat entorn de l'Ebre», dins PRADILLA, Miquel Àngel (ed.), *Història i territori a les comarques de la diòcesi de Tortosa*. Benicarló: Onada Edicions.
- BOQUERA, Montserrat (2006): *"Lo riu és vida": percepcions antropològiques de l'Ebre català*. Tesi doctoral inèdita, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- CARRERAS CANDI, Francesc (1993): *La navegació al riu Ebre*. Traducció al català de l'edició en castellà de l'any 1940. Barcelona: Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya.
- COROMINES VIGNEAUX, Joan (1980-1991): *Diccionari complementari i etimològic de la llengua catalana*. Barcelona: Curial.
- COTS, Francesc (1996): *Benifallet entre dos segles: història, records i formes de viure d'un poble del Baix Ebre*. Tortosa: Centre de Lectura de les Terres de l'Ebre.
- CURTO, Albert (2006): «Introducció a la navegació per l'Ebre català a la Baixa Edat Mitjana», *Recerca*, núm. 10.
- FABREGAT, Emeteri (2007): *Viatge per l'Ebre. Setembre de 1849*. Benicarló: Onada Edicions.
- GARCÍA, Angel (1992): *El Ebro, navegación y pesca*. Saragossa: Diputación General de Aragón.
- HIRSCH, E.; O'HANLON, M. (1995): *The anthropology of landscape. Perspectives on Place and Space*. Oxford: Clarendon Press.
- MONCADA, Jesús [1988] (2004): *Camí de sirga*. Barcelona: Edicions 62.

QUERALT, M. Carme (2000): *Mestres d'aixa a Tortosa. Isaïes Vilàs*. Programa recerca documentació de l'Inventari del Patrimoni Etnològic de Catalunya. Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional de la Generalitat de Catalunya.

SÀNCHEZ CERVELLÓ, Josep; VISA RIBERA, F. R. (1994): *La navegació fluvial i la industrialització a Flix (1840-1940)*. Flix: La Veu de Flix.

SÀNCHEZ CERVELLÓ, Josep; SOLÉ ARNAL, Josep (1997): *Móra d'Ebre: 1875-1936*. Móra d'Ebre: Ajuntament de Móra d'Ebre.

SÀNCHEZ CERVELLÓ, Josep (1997): «El darrer fracàs de la navegació fluvial a l'època contemporània», dins *Cultura fluvial del Pirineu a la Mediterrània*. Tortosa: Amics i Amigues de l'Ebre.

VINAIXA, J. Ramon (1995): «La navegació per l'Ebre al llarg del temps», *La Riuada*, 4: pàg. 11-13.

VINAIXA, Joan R. (1994): *La navegació per l'Ebre català en el darrer quart del segle XVIII (de Riba-roja a Miravet)*. Flix: Centre d'Estudis de la Ribera d'Ebre.

Data de recepció de l'article: octubre de 2007

Data d'acceptació i versió final de l'article: novembre de 2007