

De la Tortosa i la Lleida a la Saragossa andalusines: la via fluvial i la terrestre

Pere BALANÀ i ABADIA

Qualsevol obra d'investigació o de divulgació sobre Alandalús explica com els andalusins, tant per a les campanyes militars com per a la pràctica del comerç, van aprofitar l'excel·lent xarxa de calçades construïda feia segles pels romans. De fet, el ràpid avanç sobre la part septentrional de l'antic regne visigòtic (la Septimània) va seguir el conegut itinerari Saragossa-Osca-*[Pertusa-Tolous]*-Lleida-Tarragona per enllaçar aquí amb la via Augusta vers el nord. Els geògrafs i cronistes àrabs que ens n'han deixat descripcions més acurades són al-Udrí (m. 1085), la *Qal`at Talúniya* -errònia identificació primerenca del topònim Catalunya- en la qual hom ha volgut veure el *Tolous* de l'itinerari d'Antoní August Caracalla, prop de Montsó, i al-Idrissí (m. 1166).¹ Però, a l'hora de la veritat, quasi mai són tractades les complicades xarxes viàries que connectaven les madines, alqueries i castells entre si.²

Però hi havia dues alternatives importants per anar des de la capital de la Frontera Superior a la ciutat a tocar de la Mediterrània i a l'actual capital del Segrià que potser no han merescut prou atenció fins que, recentment, s'han produït dos fets interessants: 1) la recuperació del port fluvial andalusí de Saragossa i la consegüent edificació d'un petit museu

1. Dolors BRAMON, *De quan érem o no musulmans. Textos del 713 al 1010 (continuació de l'obra de J.M. Millàs i Vallicrosa)*, Vic, Institut Universitari d'Història Jaume Vicens i Vives-Eumo Editorial (Col·lecció "Jaume Caresmar", 13)-Institut d'Estudis Catalans, 2000, 128-145; Eduardo SAAVEDRA, *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don... el día 28 de Diciembre de 1862*, Madrid, Fortanet, 2ª ed., 1914, 64; J. VERNET, *¿La más antigua cita de Cataluña?*, "Al-Andalus" (Madrid-Granada), XXXII (1967) [1970], 231-232.

2. Un cas paradigmàtic el constitueix l'obra col·lectiva *Simposio internacional sobre la ciudad islámica. Ponencias y comunicaciones*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1991.

monogràfic entre l'àbsis mudèjar de la Seo³ i la llera del riu, i 2) la publicació d'un estudi monogràfic sobre la navegació fluvial per l'Ebre, amunt i avall, amb embarcadors preparats per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, per tant, amb alfòndecs i albergs, i, des d'un punt de vista administratiu i fiscal, per al cobrament dels peatges o impostos pertinents per part de les autoritats vigents en cada període.⁴

Com que els viatgers i autors àrabs no especifiquen quines etapes concretes permetien ambdós tipus de trajectes, a més de les seves aportacions parcials, a fi d'identificar aquests punts de parada, hem hagut de recórrer a tres fonts alternatives: l'arqueologia, la tradició oral i la lògica pura, aplicada a la geografia de les comunicacions.

Comencem per la via fluvial. Al-Zuhrí atribueix un total de quinze jornades a l'Ebre, des del seu naixement fins a la desembocadura al mar.⁵ Doncs bé, segons un passatge d'al-Idrissí considerat "corrupte", cinc corresponien al tram Tortosa-Saragossa: Miravet (a la riba del riu i equivalent a l'Eguadí -*wâdî al-Ramak*-, identificat per Dolors Bramon entre els termes actuals de Ginestar i Rasquera), Alfalig o *fli*x (realment la partida de Sant Vicent, dins del municipi de Ginestar), Ascó, Mequinensa i Saragossa. Però això és del tot inacceptable perquè sabem que Chiprana també era una de les etapes de l'itinerari. El que cal descartar és la confusió entre els camins fluvials i els terrestres amb la inclusió de Bujaraloz, en plena terra dels Monegros, com a parada posterior a la de Mequinensa.⁶

Sabem del cert que a la ciutat de Tortosa, en concret, eren fabricats tota mena de vaixells i navilis per a la navegació fluvial i marítima, símbol de l'autoritat califal en ple segle X.⁷ Si prenem el sentit contrari i comencem el viatge des de Saragossa, el nostre parer és que les etapes del trajecte fins a Tortosa havien de trobar-se a distàncies semblants, però variables (i que xifrem de manera aproximada) en funció de les irregularitats del riu i de la pràctica obligada de la sirga que tan bé ens ha explicat Jesús Moncada en la narrativa moderna.

3. José Luis CORRAL LAFUENTE, *Zaragoza musulmana (714-1118)*, Zaragoza, Ayuntamiento de Zaragoza-Caja de Ahorros de la Inmaculada ("Historia de Zaragoza", 5), 1998, 47-69.

4. Miguel R. DAMIÁN BALAGUER, *Chiprana. Estudio etimológico. Consideraciones de carácter cultural e histórico*, "Cuadernos de Estudios Caspolinos" (Caspe), 24 (1999), 191-210.

5. Bramon 2000, 82.

6. *Ibidem*, 140, n. 354.

7. Christophe PICARD, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age VIIIe-XIIIe siècle*, París, Presses Universitaires de France ("Islamiques"), 1997, 28.

La primera etapa duia naturalment de la capital andalusina fins a l'actual Pina de Ebro (34 km en línia recta),⁸ en un indret sense gaires complicacions per a la navegació. Aleshores els llaguts i altres embarcacions de càrrega feien una segona aturada a Sástago (a 24 km), després de recórrer uns magnífics meandres (els habitants de la contrada afirmen sempre “que l'Ebre passa dues vegades per la població”, la qual resta totalment envoltada per l'aigua). Els llaguters de més edat de Mequinensa encara recorden que a la primera meitat del segle XX remuntaven el curs fluvial comerciant amb Sástago, població que admiraven per la naturalesa inusual del lloc.⁹ El tercer port era situat a Chiprana (a 20 km), havent superat un recorregut de l'Ebre ple de revolts. Des d'aquí s'arribava ja a Mequinensa (38 km), quan el riu ampliava de manera remarcable els seus amplada i cabal. Les tres etapes que es feien des de Mequinensa a la Tortosa tenien parada a Flix (26 km), i Miravet (22 km), magnífics llocs de vigilància als quals no se'ls podia escapar el pas de cap embarcació. El viatge acabava a la ciutat de Tortosa (26 km). Per tant, el total d'embarcadors i controls de la via fluvial Saragossa-Tortosa en època andalusina constava de 7 etapes amb una mitjana no lineal que podem avaluar aproximadament al voltant d'uns 30-45 km. És probable que cada aturada es fes en acabar un dia sencer de navegació.

L'arqueologia i les fortificacions que encara romanen en aquests llocs han estat estudiats a bastament i, pel que fa a Pina de Ebro i a Sástago, a manca d'informacions fiables, diguem que el “de Ebro” s'ha afegit tardanament a una *pinna* “penya, pendent rocós, rocassa” que recorda la situació de la resta d'indrets citats.¹⁰ I, en efecte, Pina de Ebro és “un estratégico asentamiento... la población fue construida en lugar topográficamente elevado para prevenir inundaciones”.¹¹ D'una altra banda sembla que ja en època romana, una via terrestre paral·lela a la fluvial, de segona categoria i les *mansio* de la qual no són documentades amb precisió, unia les urbs de *Dertosa* i *Caesaraugusta*.¹²

Vejam ara la via terrestre que, en cinc etapes, anava de Lleida a Saragossa seguint gairebé punt per punt el traçat de l'actual carretera N-II: Lleida-Fraga (26 km lineals); Fraga-Bujaraloz (41 km); Bujaraloz-Osera de Ebro

8. Per al càlcul de les distàncies he emprat els mapes provincials a escala 1:200.000 publicats per l'Instituto Geográfico Nacional.

9. Dec aquesta valuosa informació a l'amic Paco Copons, investigador incansable del grup Coses del Poble, de Mequinensa, que va passar-me-la *in situ* els dies 24 i 25 d'abril de 2003.

10. COROMINES, Joan: *Onomasticon Cataloniae*, Barcelona, Curial Edicions Catalanes-Caixa de Pensions "La Caixa", VI, 1996, 229-231.

11. Josep Maria ALBAIGÈS, *Enciclopedia de los topónimos españoles*, Barcelona, Planeta, 1998, 471.

12. Saavedra 1914, 85-109 i mapa plegable final.

(36 km); i Osera de Ebro-Saragossa 28 km). De la importància de Fraga en temps andalusins no cal que en parlem, i de l'ètim àrab de Bujaraloz ni n'hem de fer esment; ambdues són qüestions ben estudiades. I, per tal d'enllestir aquest breu treball, fixem-nos com les rutes fluvial i terrestre eren fàcilment comunicables l'una amb l'altra atesa la proximitat d'Osera d'Ebro a Pina de Ebro, i de quina manera es confirmen els càlculs de les jornades de marxa que els andalusins duïen a terme durant els segles VIII-XII, bé en temps de pau bé en campanya, talment com hom ha justificat fa poc.¹³

13. F. Xavier HERNÁNDEZ CARDONA, *Història militar de Catalunya. Aproximació didàctica*, Vol. I. *Dels ibers als carolingis*, Barcelona. Rafael Dalmau, Editor, 2001, 155.