

EL CAMÍ DE SIRGA, L'ANTECEDENT DEL GR 99

JOSEP ANTONI COLLAZOS RIBERA

Arxiver i historiador. Associació Cultural la Cana
jacollazosr@gmail.com

[Data de lliurament i acceptació: agost de 2017]

PARAULES CLAU

Camí de sirga, llaüt, llaüter, navegació fluvial, riuada, sènia, sirgar, tasia, tasiar.

PALABRAS CLAVE

Camino de sirga, laúd, navegación fluvial, riada, noria, tasia.

KEYWORDS

Towpath, catboat, river navigation, river flood, waterwheel, river crossing.

RESUM

L'article pretén donar a conèixer la funció del camí de sirga i la importància del que ha suposat poder saber on es trobaven els punts de tasia —allí on les embarcacions efectuaven el canvi de vora quan sirgaven— per poder delimitar el seu traçat. El pas del camí per Benissanet es trobava en un d'aquests trams entre dues tasies. Gràcies a l'excel·lent testimoni d'Artur Bladé es pot determinar la vinculació entre Benissanet, el riu, les sènies i el camí de sirga, aspectes a tenir en compte en l'actual GR 99.

RESUMEN

El artículo pretende dar a conocer la función del camino de sirga y la importancia de lo que ha supuesto poder determinar los puntos de tasia —allí donde las embarcaciones efectuaban el cambio de orilla cuando sirgaban— para poder delimitar su trazado. El paso del camino por Benissanet se encontraba en uno de estos tramos entre dos tasias. Gracias al excelente testimonio de Artur Bladé es posible determinar la vinculación entre Benissanet, el río, las norias y el camino de sirga, aspectos que deben tenerse en cuenta en el actual GR 99.

ABSTRACT

The objective of the article is to disclose the function of the towpath and the importance of being able to determine the river crossing points —where the boats changed sides when towed— to be able to delimit its route. The crossing of the road through Benissanet was found in one of these sections between two river crossing points. Thanks to the exceptional testimony of Artur Bladé, we can determine the link between Benissanet, the river, the water wheels and the towpath, aspects to be considered in the current GR 99.

INTRODUCCIÓ

Un dels objectius del traçat del GR 99 ha estat entre altres, com s'indica en un dels seus fulls divulgatius "la recuperació d'antigues infraestructures: línies de ferrocarril, vies pecuàries o camins tradicionals, per a l'ús i el gaudiment del ciutadà". No cal dir que dins d'aquests camins tradicionals hi hem d'incloure l'antic camí de sirga, aquell vial que discorria al costat de la llera de l'Ebre i que era utilitzat pels llaüters quan, navegant riu amunt, arrossegaven llurs embarcacions des de la vora per vèncer el corrent. Si bé el tram navegable de l'Ebre històricament no ha anat molt més enllà de les terres navarreses (la troballa més llunyana riu amunt han estat les restes d'un antic port fluvial romà a la Rioja), el cert és que per bona part del seu recorregut, pel que fa als trams que discorren per l'Aragó i Catalunya principalment, és per on hom ha vist transitar embarcacions pel riu al llarg dels segles. I no cal dir que, inevitablement, al riu hi anava unit el camí de sirga fins allí on era possible practicar la navegació.

Per tant, gairebé totes les poblacions que es trobaven a la vora de l'Ebre, al mateix temps, solien ser un dels llocs de pas del camí de sirga, com és el cas de Benissanet; encara que aquesta circumstància, estar-se juntament al riu i ser lloc de pas del camí no sempre ha estat així per a tots els municipis, com es veurà.

Abans d'entrar pròpiament en matèria, sols es voldria afirmar que si bé el camí de sirga, pel que s'ha dit, no discorria per tot el recorregut del riu sinó per aquells trams on les característiques físiques permetien la navegació, el cert és que aquest antic vial sens dubte ha estat un dels antecedents del GR 99 i que n'ha estat inspirador, sobretot per aquesta idea d'un camí que discorre al costat de l'Ebre.

"HI HA UN ASPECTE IMPORTANT EN RELACIÓ AMB EL CAMÍ DE SIRGA QUE DISCORRIA PER L'EBRE: ATESES LES CARACTERÍSTIQUES OROGRÀFIQUES DEL TERRITORI EL CAMÍ NO SEMPRE ANAVA PER LA MATEIXA VORA, SINÓ QUE EN DETERMINATS PUNTS CALIA QUE LES EMBARCACIONS QUE REMUNTAVEN EL RIU SIRGANT EFECTUESSIN LA CONSEGÜENT MANIOBRA DE CANVI CAP A L'ALTRA RIBA, TOT NAVEGANT TRANSVERSALMENT AL SENTIT DEL CORRENT. ÉS LA MANIOBRA QUE ES CONEIX COM *TASIAR* O *FER TASIA*, I ELS PUNTS ON S'EFFECTUAVA, TALMENT, SE'N DEIA (I DIU) *TASIES*."

EL CAMÍ DE SIRGA: DESPROPÒSITS I RECUPERACIÓ DEL TRAÇAT

Parlant d'un tema històric no és gaire comú començar pel final, però ho farem en aquest cas, i això ens permetrà anar analitzant el tema a tractar, el camí de sirga. A mitjans dels anys 60 del segle XX, els últims llaüts van solcar l'Ebre. Si la competència del transport terrestre (ferrocarril i carretera) va marcar l'imparable declivi de la navegació fluvial, la fi es va produir de manera abrupta, com ens ho recorda Josep Sánchez (1993) i tot al voltant de la construcció d'una mateixa infraestructura, la presa de Riba-roja d'Ebre. Per un costat, el nou pantà va comportar, entre altres conseqüències, la inundació de diverses mines carboníferes de Mequinensa i llurs molls, amb la qual cosa es trencava el transport fluvial que existia fins a l'estació ferroviària de Faió. I, per altra banda, encara restaven cinc llaüts més que efectuaven el transport entre Mequinensa i Tortosa. L'empresa Enher, propietària de la presa, si bé inicialment facilitava el pas d'aquestes embarcacions durant l'execució de l'obra, finalment optà per suprimir del projecte el canal i la resclosa per facilitar la navegació (nyap que també es dugué a terme a la presa de Mequinensa). Si bé un dels propietaris d'un dels llaüts el va vendre pel seu compte, la resta d'embarcacions i llurs llicències de navegació van ser adquirides per Enher, amb la qual cosa i de cop liquidava aquesta activitat secular de l'Ebre. Aquests passos donats per l'empresa es van realitzar amb la total permissivitat de les autoritats de l'època (i fins i tot es pot dir que al marge de la legalitat), malgrat les protestes i al·legacions de molts dels ajuntament de les poblacions ebrencues i de les cambres de comerç que argumentaven que si bé la navegació es trobava en ple procés de desaparició a l'Ebre, no es podia descartar el seu revifament en un futur, per a la qual cosa la desaparició dels canals de navegació i les rescloses de les preses representarien un obstacle difícil de resoldre. A tot això cal afegir la posterior construcció entre els anys 70 i 80 del segle XX de la central nuclear d'Ascó, que comportà la ubicació al mig del riu d'un assut per tal de conduir l'aigua cap als sistemes de refrigeració dels reactors. Si bé per poder salvar aquest obstacle la central nuclear ofereix els serveis d'una grua per a les embarcacions que ho necessitin, no deixa de ser un sistema feixuc que inicialment frena el desenvolupament d'altres activitats al voltant de la navegació.

Per tant, si la navegació tradicional desapareix, el camí de sirga perd la seva utilitat original. Malgrat ser un vial contemplat i protegit pel Codi civil, el seu desús fou un motiu perquè gradualment en fos abandonat el manteniment. I malgrat aquella protecció legal, es va demanar *formalment* el permís pertinent per tal de deixar d'efectuar-hi el manteniment, com ho corrobora un anunci de la Comissaria d'Aigües de l'Ebre en què es feia palesa una petició de Fecsa sobre això en relació amb el tram del camí de sirga que discorria per la vora del pantà de Flix. Tot plegat va comportar durant dècades aquest estat d'abandó (també amb la construcció de la central nuclear d'Ascó). El camí de sirga en bona part del seu traçat desaparegué o restà en un estat lamentable, tret d'aquells trams en què podia ser útil per a altres usos. A més, també va tenir com a conseqüència el risc que el temps s'acabés emportant un coneixement com el del seu traçat veritable.

I és que hi ha un aspecte important en relació amb el camí de sirga que discorria per l'Ebre: ateses les característiques orogràfiques del territori el camí no sempre anava per la mateixa vora, sinó que en determinats punts calia que les embarcacions que remuntaven el riu sirgant efectuassin la conseqüent maniobra de canvi cap a l'altra riba, tot navegant transversalment al sentit del corrent. És la maniobra que es coneix com *tasiar* o *fer tasia*,

i els punts on s'efectuava, talment, se'n deia (i diu) *tasies*. Sens dubte era una maniobra difícil de realitzar, ja que en navegar de manera transversal respecte al corrent, hi havia el risc que aquest, si no es maniobrava amb perícia, s'emportés l'embarcació riu avall lluny del punt d'arribada. No obstant això, algunes tasies coincidien amb llocs on hi havia passos de barca (com a Miravet i la barca del Riu de Baix de Flix), amb la qual cosa només calia lligar el llaüt a la barca i aquesta l'arrossegava fins a l'altra vora. També en algunes tasies es va arribar a ubicar-hi unes corrioles enlairades que travessaven el riu; només calia que es lligués el llaüt a la corriola i maniobrant com si fos una barca de pas el mateix corrent ajudava a efectuar la travessia.

No cal dir que el coneixement dels punts on estaven ubicades les tasies i en quin sentit s'efectuava el canvi d'una vora a l'altra és fonamental per conèixer el traçat del camí de sirga, coneixement que durant un temps ha romàs fragmentat i, per què no, en perill de perdre's, almenys pel que fa al camí que se seguia en els darrers anys en què es va dur a terme la navegació fluvial tradicional, ja que en determinats aspectes l'única font existent era l'oral. Ha estat a través de la lectura de treballs d'història local —Dolors Cabré (1985), pel que fa a Riba-roja; José Ramón Marcuello (2005), pel que fa a Faió i Mequinensa—, i d'entrevistes realitzades a diversos antics llaüters, familiars d'aquests o altres testimonis i després de contrastar la informació rebuda que es va poder establir quin era el traçat del camí de sirga, almenys entre el tram comprès entre la desembocadura i Mequinensa —Eva Castellanos i Josep Antoni Collazos (2010). Fins a catorze tasies es van poder delimitar en aquest tram, del qual val a dir que nou d'aquestes es trobaven dins del territori de la Ribera d'Ebre, cosa que indica les complicacions que comportava l'orografia de la nostra comarca a la realització de la navegació fluvial; fins i tot, en alguns trams en poc menys d'un quilòmetre calia fer tasia dues vegades. Dins del tram riberenc del camí de sirga, però, n'hi havia un que discorria força quilòmetres sense interrupció, entre les tasies del pas de barca de Miravet i la ubicada prop de l'altura del nucli de Garcia, tot creuant la depressió de la cubeta de Móra, la zona orogràficament més plana de tota la Ribera. És precisament aquest tram del camí de sirga el que ens interessa, ja que inclou el terme de Benissanet.

Sols una observació abans de canviar d'apartat. S'ha insistit en el fet que el traçat que es va poder determinar correspon a l'existent durant els últims anys d'existència de la navegació fluvial tradicional. Es remarca aquest fet tenint en compte que al llarg dels segles la llera de l'Ebre, a redós sobretot de les riuades, ha patit diverses transformacions que en alguns casos ha transformat en poc temps i de manera molt considerable el paisatge de les seues vores, circumstància de la qual Benissanet no n'ha restat al marge.

BENISSANET, L'EBRE I EL CAMÍ DE SIRGA

Parlar de Benissanet i la navegació fluvial és acudir a una font obligada i indefugible: Artur Bladé i Desumvila. I, concretament, a una de les seves obres emblemàtiques, *Benissanet. Els treballs i els dies d'un poble de l'Ebre català* (1953), si bé Bladé compta amb altres treballs memorialistes en què tracta el tema de la navegació fluvial. Hom pot pensar que són els capítols de *Benissanet* dedicats a la navegació i l'activitat dels llaüters on es pot extraure la informació referent al camí de sirga; però no sols en aquests, sinó també en els que parla de les sènies (un dels més extensos), Artur Bladé aporta dades

que són importants per al coneixement d'aquest vial en el seu pas pel seu poble natal. I no cal dir que, de ben segur, tot ho va viure directament o com a mínim va sentir-ho a dir a Benissanet.

De fet, és en parlar de les sènies quan Bladé fa referència a un tema que es tractava al final de l'apartat anterior: els canvis orogràfics a la llera de l'Ebre. Concretament ens comenta el nostre autor:

Actualment l'Ebre passa, en temps normals, a cosa de cinc-cents metres de la vila de Benissanet, però m'han dit que fa un parell de segles les aigües del riu corrien molt a prop de les cases, i que en algunes d'aquestes cases encara es poden veure les anelles de ferro que servien per a lligar barques i els llaguts quan el riu baixava gros. [...]

En la llenca de terra deixada pel riu entre el seu llit actual i el poble, s'han format les sènies (les sènies d'horta, perquè les de secà són molt més antigues), incomparables fonts de riquesa agrícola.

Bladé esmenta el fet que un parell de segles abans el riu discorria prop del nucli de Benissanet. Molt probablement aquest canvi que va originar l'aparició de les sènies d'horta fos degut a la riuada de 1787, de gran impacte i que fou la causa —documentada— d'abruptes modificacions de la llera de l'Ebre a la nostra comarca.

Indubtablement, aquests canvis van afectar el camí de sirga al seu pas per Benissanet, tot suposant que abans d'aquesta transformació el camí transcorregués per aquest mateix marge, i per tant pel terme benissanetà. Amb l'aparició de les noves sènies, les ubicades a la vora del riu foren les que comptaren amb el veïnatge del nou camí de sirga. És precisament aquest nou traçat del camí la font d'algun conflicte entre els propietaris de les sènies i els llaüters, com reflecteix Bladé:

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. I el mateix passa quan desapareix misteriosament un palangre o un claró, amb peix o sense, parats dins del riu per algun senier aficionat a la pesca.

El que explica el nostre autor és una situació força habitual allí on hi havia conreus a prop del camí de sirga. De fet, alguns testimonis entrevistats han explicat no sols això, sinó que algun producte del camp i fins i tot animals de corral que hi havia a prop del camí acabaven a dins de més d'un llaüt. Però, amb tot, caldria matisar les paraules d'Artur Bladé en aquest cas.

Ja ens hem referit més a amunt al fet que el camí de sirga era un vial protegit i contemplat al Codi civil, una servitud, en definitiva, que calia respectar, com també s'havia d'evitar en tot allò que fos possible que cap obstacle a dins del riu representés una dificultat a la navegació. Si consultem diversos anuncis antics del BOE, sobretot els que fan referència a determinats tipus d'obres a efectuar a les vores de l'Ebre, sempre hi ha alguna clàusula que obliga a respectar les servituds, sigui a la mateixa vora o dins del riu; i encara que no ho anomeni expressament, hem de convenir que aquestes servituds inclouen les relacionades amb la navegació. I aquest respecte obligava no solament qui ocasionalment efectuava alguna activitat, sinó també els qui hi romanien de manera permanent, i en el nostre cas, afectava també els seniers. Aquests haurien d'haver tingut cura que els seus conreus no afectessin el camí. Per tant, era normal que si algun plantava

un arbre en un punt que entorpia el pas dels llaüters quan sirgaven, o igualment una branca feia nosa, era del tot normal que aquells ho desbrossessin, com qualsevol altre element molest que trobessin. I el mateix cal dir dels elements de pesca que ja no sols eren un entrebanc al pas dels llaüters sinó que fins i tot per als mateixos llaüts. De fet, Bladé, al cap i a la fi, també expressa aquesta actitud de tirar endavant com fos:

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

Al marge d'aquests *obstacles ocasionals*, altres dificultats es presentaven al pas dels llaüters pel camí de sirga, principalment les variacions del nivell de l'aigua. Bladé també exposa aquesta peculiaritat del riu:

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 minva i llavors cal improvisar les passeres, defugir els guals, els colls de riu on el llagut pot embarrancar-se o perdre's.

Sens dubte que el màxim risc a causa de les variacions del cabal es produïa amb les riuades. Amb aquestes, la navegació es veia absolutament afectada, ja no sols pel que el camí de sirga es veia negat, sinó perquè en aquelles condicions era impossible i perillós navegar. Riuades n'hi ha cada any, les estacionals degudes al desglaç, sempre entre finals de l'hivern i començaments de la primavera. Aquest caire estacional les fa previsible, i realment en molts aspectes són beneficioses per al mateix riu, els ecosistemes que en depenen i fins i tot per a l'activitat humana. Però també hi ha aquelles fortuïtes degudes a algun fenomen atmosfèric excepcional amb pluges torrencials que representa un augment del cabal exacerbat, les conseqüències de les quals solen ser destructives i, fins i tot, catastròfiques. Hem fet referència abans a la de 1787, que probablement, com s'ha dit, està a la base de la formació de les sèries d'horta de Benissanet. Bladé, tanmateix, anomena les de 1857 i 1907 com de les darreres més violentes que ell té constància a l'hora d'escriure el llibre. De totes dues n'aporta uns quants detalls que no és sobrer de transcriure'ls:

L'any 1907, l'any de la riuada, com en diuen encara la gent, van caure tres o quatre cases del carrer de Sant Vicenç.

Però aquesta riuada no té ni punt de comparació amb la de l'any 1857, aviat farà un segle. Aleshores l'aigua arribà a la capella del Pilar, a les mateixes tàpies del cementiri i va

“RECAPITULANT TOT EL QUE S’HA DIT EN RELACIÓ AMB EL CAMÍ DE SIRGA I EL SEU PAS PEL TERME DE BENISSANET, ENS TROBEM DAVANT D’UN TRAM INCLÒS DINS D’UNA ZONA GEOGRÀFICA PLANA, ON LES PRINCIPALS DIFICULTATS QUE HOM PODIA TROBAR-SE DURANT LA SIRGA EREN BÉ LES DERIVADES DE LA DISMINUCIÓ O L’AUGMENT DEL CABAL (ESPECIALMENT DURANT LES RIUADES EN EL SEGON CAS), O BÉ LES CAUSADES PER L’ACTIVITAT HUMANA, COM LA PRESÈNCIA D’ARBRERS FRUITERS ENMIG O A PROP DEL CAMÍ, LES ARTS DE PESCA O L’EXISTÈNCIA DE L’ANTIC PAS DE BARCA.”

cobrir tot el poble. Només cal dir que la rajola commemorativa d'aquesta riuada estava col·locada entre la primera espitllera i la segona del campanar, és a dir que es trobava a més quaranta pams de terra.

Artur Bladé dedica força paràgrafs a parlar de les riuades i la situació d'esglai i alarma que provocaven entre els habitants la població i les accions que es duïen a terme per poder mitigar-ne els efectes. Amb tot, fa una afirmació categòrica sobre el poder del riu en aquestes circumstàncies:

Quan el riu té veritablement ganes de pujar, per dir-ho així, puja: no hi ha res a fer. De pressa o a poc a poc, es menja tot el que li posen al davant, s'infiltra traïdorament, i si troba un obstacle dóna la volta. El riu, en moments així, és pèrfid, i moltes vegades cal córrer per no trobar-se voltat d'aigua.

Un altre obstacle, aquest causat per la mà de l'home, i que també es trobaven els navegants en passar pel terme de Benissanet, era l'existència d'un antic pas de barca que comunicava amb el terme de Ginestar a l'altra vora de l'Ebre, el qual també és mencionat per Artur Bladé. Fos en un sentit o en un altre, els barquers havien d'ubicar la barca de tal manera que no impedís i facilités el pas dels llaüts. Hi havia, a més, un element de la barca que també representava un obstacle si els llaüts portaven llur arbre alçat, tant si sirgaven com si feien ús de les veles: la gúmena, el cable que anava d'una vora a l'altra del riu i al qual anava unida la barca. En aquestes circumstàncies, els llaüters no els quedava altre remei que inclinar l'arbre per tal de salvar i no tocar la gúmena.

Recapitulant tot el que s'ha dit en relació amb el camí de sirga i el seu pas pel terme de Benissanet, ens trobem davant d'un tram inclòs dins d'una zona geogràfica plana, on les principals dificultats que hom podia trobar-se durant la sirga eren bé les derivades de la disminució o l'augment del cabal (especialment durant les riuades en el segon cas), o bé les causades per l'activitat humana, com la presència d'arbres fruiters enmig o a prop del camí, les arts de pesca o l'existència de l'antic pas de barca. No obstant això, no és sobrer afirmar que aquestes dificultats —tret del pas barca—, no tenien per què trobar-les sempre, i hem de pensar que això no era res comparat amb altres trams de l'Ebre.

Per finalitzar, tornarem a recórrer a Bladé, per referir-nos a l'aspecte més anecdòtic i pintoresc sobretot quan descriu el caràcter i la forma de ser dels llaüters. El caràcter esquerp i feréstec que els atribueix el nostre autor deriva segons ell mateix de la duresa de la seva feina. D'ells n'afirma:

[...] molts són homes abnegats i capaços de fer qualsevol sacrifici. A diferència del pagès, conservador i calculadorot, el llaguter, igual que el mariner o el pescador, té la mà foradada. Diguin el que vulguin, el cert és que l'aigua, dolça o salada, té alguna virtut. Decanta possiblement a la impressió i a la llibertat.

Més endavant ens explica dos aspectes que molt probablement el mateix Artur Bladé en va ser testimoni tal com ho narra:

Quan passen amb el llagut per davant d'un poble, els agrada anunciar-se tocant el corn, sirena de vent. Cal tenir bons pulmons, per a tocar el corn. [...]

Sempre que els llaguters veuen dones que renten a la vora del riu, les florengen; si elles no en fan cas, canvien el repertori i els diuen coses que fan caure la cara de vergonya. Gairebé sempre les rentadores contesten amb xiscles i aïcs que se senten d'una hora lluny.

A MODE DE CONCLUSIÓ: BENISSANET AL GR 99

Si un fa un cop d'ull tant a les descripcions com amb als diversos mapes i plànols elaborats al voltant del tram del GR 99 al seu pas per Benissanet, hi ha un element comú que tant a través de la paraula com gràficament en surt destacat: la presència de les sèries. Com hem vist, es compta amb un paisatge humanitzat, però que alhora ha estat possible gràcies a la força de l'Ebre (recordem a més que la seva formació no va més enllà de dos segles), i que en el seu si hi conviuen tots els elements que reporta la presència del riu: l'horta que n'ha permès i el camí de sirga que hi discorria als marges tocant de l'Ebre. Agricultura i navegació tradicional que durant un temps van coexistir en un mateix espai i que representen un tret característic d'un període la història benissanetana del qual Artur Bladé i Desumvila en va saber deixar un bon testimoni.

BIBLIOGRAFIA

- BLADÉ I DESUMVILA, A. (1953): *Benissanet. Els treballs i els dies d'un poble de l'Ebre català*, dins *Obra completa. Volum I. Cicle de la Terra Natal I*. Cossetània Edicions, Valls, p. 11-153.
- (1983): *Visió de l'Ebre català*. Centre d'Estudis de la Ribera d'Ebre, Flix.
- CABRÉ, D. (1985): *Riba-roja d'Ebre i els seu terme municipal. Geografia, història, economia, onomàstica*. Llibreria Adserà, Tarragona.
- Camino natural del Ebro GR 99. Fascículo 5. Caspe-Riumar*. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino / Prames, Madrid-Saragossa.
- Caminos naturales. Etapa 39. Móra d'Ebre – Benifallet*. En línia: <http://www.caminosnaturales.com/ebro/ruta.php?id_ruta=5>. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid.
- CASTELLANOS, E. (2007): “El camí de sirga, traçat de la memòria fluvial”. *Recerca*, 11: 257-282.
- CASTELLANOS, E.; COLLAZOS, J.A.: “El camí de sirga”. Treball no publicat. Realitzat amb el suport de la VIII Convocatòria d'ajuts per a projectes d'investigació o de difusió cultural de l'Institut Ramon Muntaner.
- Guía de los caminos naturales de España. Sector Noreste peninsular. Camino natural del Ebro. GR 99. Fontibre (Cantabria) a Riumar (Tarragona) - Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Aragón, Cataluña*. Feader / Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid.
- MARCUELLO, J.R. (2005): *Fayón. La historia sumergida*. Ajuntament de Faió, Faió.
- (2007): *Siempre Mequinenza*. Ajuntament de Mequinenza, Mequinenza.
- SÁNCHEZ, J. (1994): “El darrer fracàs de la navegació fluvial a l'època contemporània”, dins *Cultura fluvial, del Pirineu a la Mediterrània. Actes de les primeres Jornades d'estudi de la cultura fluvial Pirineu-Mediterrània*, Amics i Amigues de l'Ebre, Tortosa, p. 15-43.
- (1993): “Epíleg: El final de la navegació fluvial del 1940 al 1965”, dins F. Carreras, *La navegació al riu Ebre*, Amics de l'Ebre / Generalitat de Catalunya, Tortosa-Barcelona, p. 359-373.