EL PORT ANTIC DE BARCELONA



Història d'una lluita contra la natura

Secció: Rumb al passat

Número de revista: #16

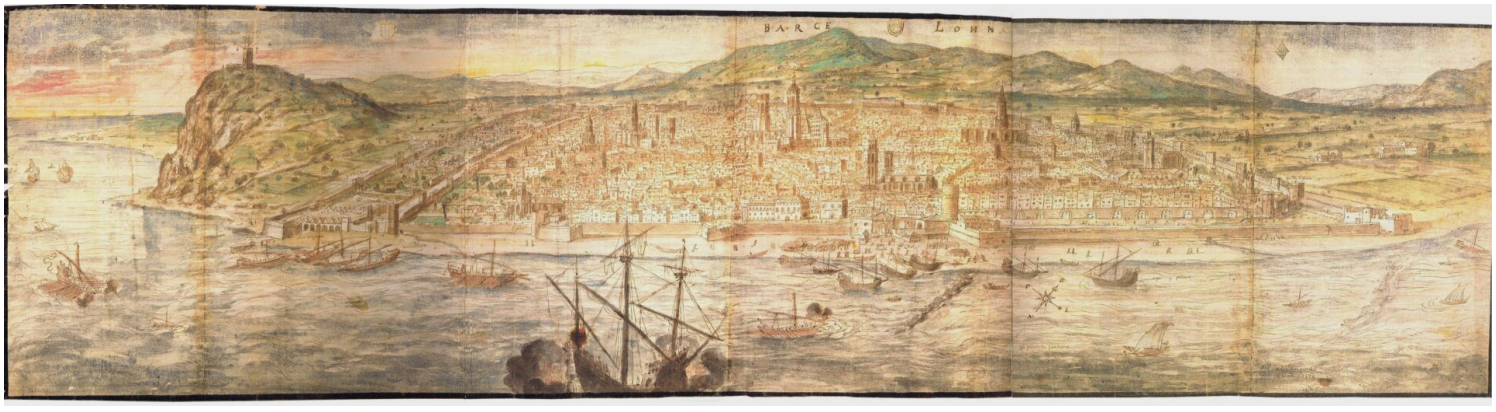
PRIMAVERA 2026

TEXT: Alfredo Chamorro. Doctor en Història moderna. Investigador al Museu Marítim de Barcelona.

FOTO: Anthonis van den Wyngaerde/Wikimedia Commons/Urbanity.es

Durant segles, la relació de Barcelona amb la Mediterrània ha estat condicionada per l'absència d'una estructura essencial per a tota ciutat marítima: el port.

La construcció d'un port fou una obsessió de les autoritats municipals d'ençà del segle xv. Els diversos projectes que es feren durant els segles següents hagueren d'enfrontar-se amb un convidat inesperat: una natura hostil.



La ciutat de Barcelona el 1563, amb la línia de costa al capdavant. Anthonis van den Wyngaerde. Foto: WikimediaCommons/Urbanity.es

Barcelona i la seva costa

Flanquejada pels rius Llobregat i Besòs, Barcelona està situada al vèrtex d'una fèrtil plana envoltada per la serra de Collserola al nord i per la muntanya de Montjuïc a sud-oest. Aquesta plana té una lleugera inclinació cap al riu Besòs i la travessen un bon nombre de petits torrents, la major part d'ells neutralitzats

avui dia.

Quant al front marítim de la ciutat, consistia en una línia contínua de costa sense cap alteració important entre la muntanya de Montjuïc i el riu Besòs. Així, doncs, Barcelona no tenia cap port natural que oferís protecció per a la navegació. La ciutat estava totalment oberta al mar i a mercè dels temporals marítims i dels vents canviants de llevant i de ponent. No obstant això, les condicions de la línia de costa de Barcelona afavorien l'aparició de bancs de sorra, o rades, que dificultaven l'accés a la platja de la ciutat i, fins i tot podien bloquejar-lo en cas de produir-s'hi un naufragi o embarrancament de vaixell.

Els intents medievals de construir un port

L'expansió de la Corona d'Aragó per la Mediterrània, l'augment del comerç marítim i l'increment del tonatge dels vaixells obligaven el govern municipal de Barcelona, el Consell de Cent, a prendre una decisió quant a la construcció d'una estructura portuària que facilités l'arribada dels vaixells i la càrrega i descàrrega de les mercaderies. No fou, però, fins a la dècada de 1430 quan el Consell de Cent s'encoratjà a construir el primer port de Barcelona. L'obra s'inicià a mitjan 1439, amb la cerimonial col·locació de la primera pedra. El projecte preveia la construcció d'un dic que s'endinsés al mar. Els temporals de mar arruïnaren la feina feta i no fou fins a 1445 que reprengueren l'obra amb el llançament al mar de grans blocs de pedra portats de Montjuïc per fer una escullera. Per aixecar aquests grans pesos, el pintor Tomàs Alemany dissenyà dos enginys: un, molt a prop de Montjuïc, per carregar les pedres en un pontó, i l'altre, al mateix pontó per llançar-les a l'aigua. Malauradament, els temporals de mar acabaren amb la il·lusió de tenir un port a la ciutat.
No fou fins a 1477 que el Consell de Cent engegà, de nou, la construcció d'un nou port. En aquesta ocasió, el govern de Barcelona havia contractat un mestre reconegut en la construcció de dics i altres estructures portuàries: el mestre Staci l'Alexandrí. Les obres es perllongaren durant una dècada i s'executaren sobre una tascha o banc de sorra conegut com a illa de Maians, que s'endinsava al mar un centenar de metres, amb una amplada de quinze. Aquesta construcció tingué uns efectes immediats sobre el litoral barceloní perquè l'escullera retenia els sediments que arrossegava el Besòs i s'anà conformant una barra de sorra, amb una platja interior, del costat de ponent de la barra. L'arribada continuada de sediments, a causa dels freqüents temporals d'aquells anys, rebliren la construcció portuària cap a 1486. Des d'aleshores, l'obra del port quedà abandonada per l'acumulació de les sorres i pels problemes financers del govern municipal.

El primer port de Barcelona

Barcelona no tingué port fins a finals del segle XVI. Durant aquesta centúria, els diversos intents de construir-ne un no es materialitzaren, com el de 1516, amb el mestre de fer ports Antoni Sastre, que treballava en la construcció del port de Palamós; o el de 1571, amb la proposta de l'enginyer italià Luís Testa que pretenia eliminar la séquia del Rec Comtal. En aquesta dècada de 1570, la necessitat de construir un port era cada vegada més peremptòria, ja que l'augment dels temporals de mar que es donà a partir de mitjan segle llançava contra la costa de Barcelona grans quantitats de sediments que disminuïren el calat del mar i impedien progressivament la navegació, en un moment de bonança econòmica i revifalla del comerç marítim de la ciutat.

El 29 de juny de 1590 el conseller en cap de Barcelona col·locava la primera pedra del que seria el primer port de Barcelona. El govern municipal destinà deu mil lliures per fer un port sobre les restes de la fracassada escullera de 1477. Dos anys més tard, a mitjan agost de 1592, les galeres de Sicília foren les primeres embarcacions a amarrar al nou port de la ciutat.

Un enemic inesperat: els temporals de mar

Però aquesta eufòria inicial aviat es veié frenada per la successió de temporals de mar que s'anaren repetint durant els anys següents. La climatologia alentí les obres del port i provocà un augment de naufragis perquè, ara, els vaixells s'estavellaven contra la construcció. L'abril de 1595 naufragaren alguns vaixells que estaven al nou moll de la ciutat i les galeres del papa patiren greus danys. Dos anys més tard, una nau carregada de sal xocà al través contra el moll per una gran borrasca a la nit i perquè la llanterna del port no era encesa.

Els darrers anys del segle XVI i la primera dècada de la centúria següent a Catalunya es caracteritzaren pels temporals que l'assotaren. Així, les tempestats afectaren greument el front marítim de la ciutat, especialment, la muralla de mar i el nou moll, encara en construcció. Al mateix temps, les inundacions i avingudes dels rius Besòs i Llobregat augmentaren considerablement l'arrossegament de sediments que es dipositaven al litoral barceloní. L'any 1597, els esclaus de les galeres del duc de Savoia s'empraren en la neteja i extracció de la sorra del port i es prohibí a mariners i pescadors que, mentrestant, tinguessin les seves barques varades a la platja per evitar fugues dels esclaus i forçats. Les reparacions dels danys causats pels temporals de mar al moll obligaren el govern municipal a destinar més diners per afrontar les despeses de les reparacions. Així, a partir de 1602, el Consell de Cent dedicà dos mil lliures anuals a les reparacions del moll i contramolls en construcció. Especialment complicat fou l'any 1603, quan un temporal de mar enderrocà bona part de la muralla de mar, prop del monestir de Sant Francesc, i part del baluard de les drassanes. A més, les pluges torrencials causaren enderrocs a les pedreres de Montjuïc d'on s'extreien les grans pedres que es llançaven al mar per fer el port. El Consell de Cent decidí llavors emprar les roques que podien extreure de les pedreres per reconstruir la muralla de mar enderrocada, en detriment de l'obra del port.

Tot i la força dels temporals d'aquests anys, cap d'ells tingué la virulència de la gran tempesta que afectà bona part de Catalunya l'any 1617, conegut com l'Any del Diluvi. El 2 de novembre d'aquell any, el temporal fou devastador per al pla de Barcelona i les terres veïnes. Les avingudes dels rius Llobregat i Besòs negaren els terrenys adjacents als cursos inferiors d'aquests rius durant setmanes. Al port de la ciutat, experts pescadors i mariners s'afanyaren a amarrar els vaixells per evitar que xoquessin entre ells o al través contra el moll o la muntanya de Montjuïc, mentre una gran quantitat de sediments arrossegats pels rius s'acumularen al moll de la ciutat, tant per la part de llevant com de ponent.

A mitjan 1620, després d'un gran temporal de mar que enderrocà bona part del cap del moll de la ciutat, el Consell de Cent advertí de l'endeutament que patia el consistori municipal després de gairebé tres dècades de tempestes de mar continuades amb les conseqüents despeses de construcció i reparació dels danys causats al port. Per garantir la navegació al port i la continuïtat del comerç marítim amenaçats per l'acumulació de sorres, el Consell de Cent proposà augmentar un 10 % els drets que havien de pagar els mercaders estrangers per entrar-hi o treure'n mercaderies, una mesura gens popular entre la colònia de mercaders estrangers residents a la ciutat.

Dissenys per a la preservació

Cap a mitjan dècada de 1620 la conjuntura climàtica canvià, amb una preponderància, ara, d'intenses sequeres interrompudes per agressius temporals. Encara el 1625, una gran tempesta de mar posà en perill les dotze galeres de l'esquadra d'Espanya que havien arribat amb mil dos-cents infants que es dirigien a Milà. Els temporals d'aquests anys es caracteritzaren per la virulència dels vents canviants que provocaren greus problemes al port de Barcelona com explicà l'assaonador Miquel Parets al seu dietari sobre la

tempesta de mar de l'any 1632. Durant la Guerra dels Segadors es produí una certa estabilitat climàtica, tot i que hi hagué importants temporals de mar els anys 1643, 1645 o 1646. Després de la Guerra, el Consell de Cent hagué de fer front, novament, al problema del rebliment del port per les sorres, tal com informava l'any 1664, advertint que si no s'hi posava remei, la quantitat de sorres existent al port acabaria per encegar-lo del tot i posaria en perill la navegació i el comerç marítim de la ciutat. Aquesta problemàtica l'heretarien els Borbons a principis del segle XVIII, quan els temporals de mar foren habituals i obligaren les autoritats del nou règim a dissenyar projectes i plànols de reforma del port per preservar-hi la navegació.



Mapa de Barcelona, de la segona edició de Nicolas Tindal de la seva traducció de la Història d'Anglaterra de Rapin, publicada el 1732. Foto: WikimediaCommons.



Barcelona des de l'entrada del port, 1856. Foto: WikimediaCommons/Arxiu Historic de la Ciutat de Barcerlona.

El testimoni de Thomas Platter

L'estudiant suís Thomas Platter feu una descripció al seu dietari de les obres del port que pogué presentar en directe.

Quant al port, va ser construït en aigües profundes, per mans humanes, fa molt temps, i de la manera següent: es van extreure grans pedres de la muntanya de Montjuïc i es van submergir al mar, moltes, unes sobre les altres, fins que el dic així format va emergir de manera visible sobre el nivell del mar; els dics així aconseguits arriben aproximadament a vint peus d'alçada. Després, es va cobrir aquesta construcció amb ciment, el qual estava format per calç i sorra. [...] Fet remarcable, el mar és profund fins a la vora mateixa de la costa, cosa que fa que el port sigui encara millor i més segur. Cap al sud, es veuen arreu grans anelles de ferro, sòlides, segellades dins del ciment; n'hi ha també sobre la capa de formigó, allà on es camina. Serveixen per lligar les galeres i els vaixells, cosa que evita que uns i altres derivin per culpa del vent. Així que el mar ha esdevingut tempestuós i danya alguna cosa al port, es procedeix immediatament a les reparacions necessàries.



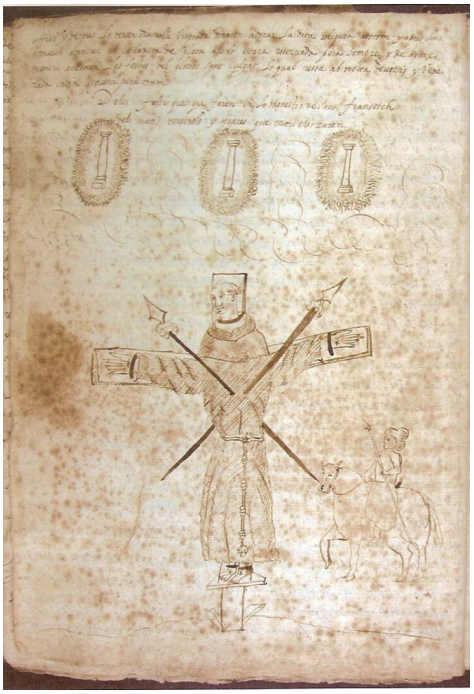
L'Illa de Mayans, avui desapareguda, era un gran banc de sorra que s'endinsava

un centenar de metres al mar i va servir de punt de partida per algun dels primers intents de construir un port a Barcelona. Foto: WikimediaCommons.

Miquel Parets i el temporal de 1632

Miquel Parets va descriure a la seva crònica o dietari (capítol 38) com fou el fort temporal de mar que afectà el port de Barcelona el 20 d'abril de 1632, davant un potent vent que bufava de llevant i el que feren els mariners i pescadors per evitar que s'estavellessin els vaixells els uns contra els altres.

Y los vexells estaven tots reparats del llevant, y trobant-los lo vent flacs de la part de mitxjorn, fou tant lo gran impetut del vent que feia […]. Alesores les àncores totes mollaren, y en un punt agueren vists los vaxells del moll tots ab un recó, lo hu sobre l'altro, y allí vent y mes vent, y tempestat y mes tempestat, que los nats may no ho han vist des que lo moll es moll. […]. Avia-y moltes barques de la costa que eren vingudes lo dia abans, […] de aqueixes ne patiren moltíssimes, que al recó del moll, al descarregador, hi avia llenya que parexia un bosch, dels trosos dels vexells que tots se arreconaven allí, que la una barcha venia sobre l'altra y totes s'engrunaven sense ningun remey de poder-ho remediar.



Dibuix de Miquel Parets. Foto: WikimediaCommons.