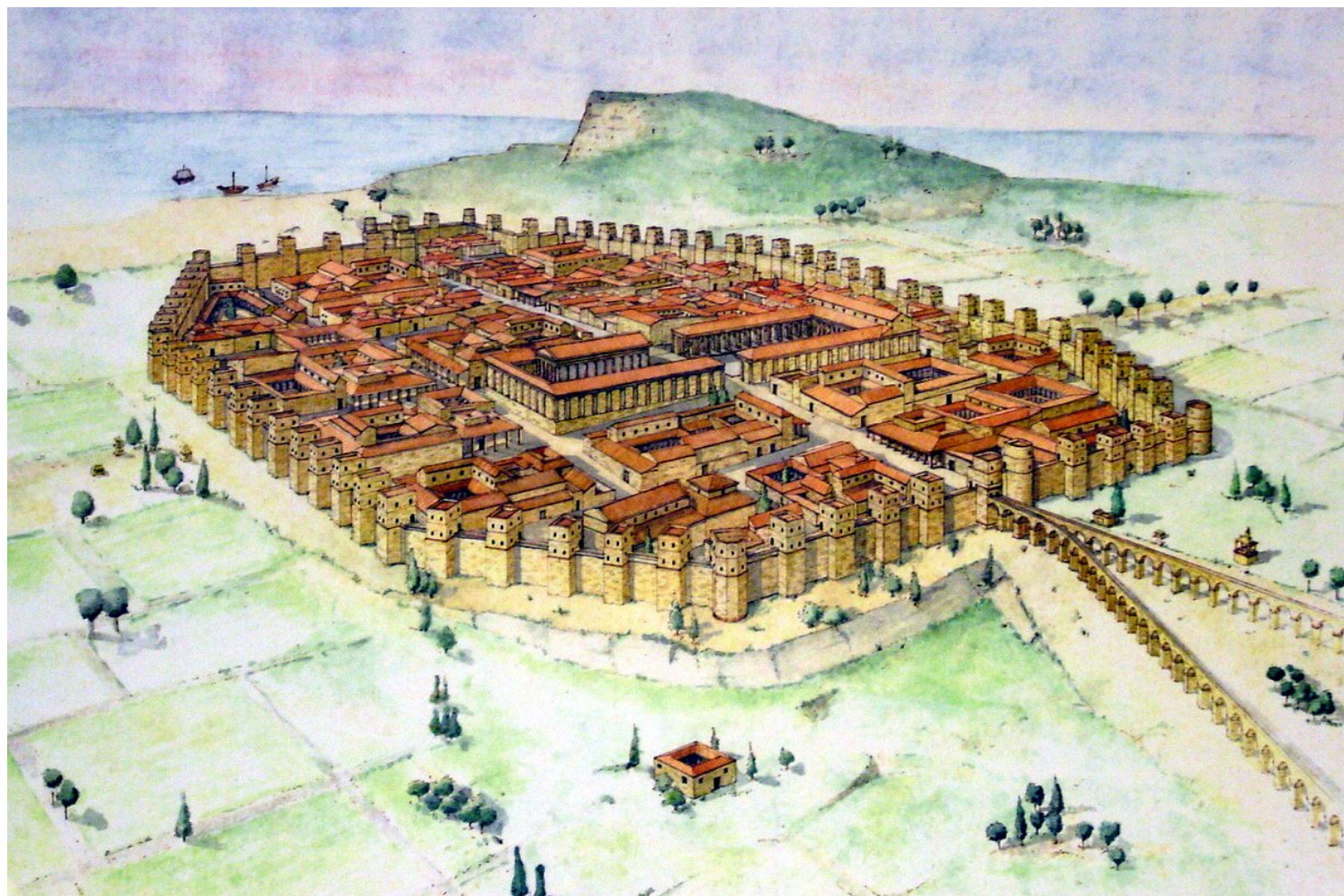


EL PORT PERDUT DE BÀRCINO



Una recerca amb més hipòtesis que evidències

Secció: [Rumb al passat](#)

Número de revista: [#17](#)

ESTIU 2026

TEXT: John McAulay. Periodista i historiador. Col·labora amb la revista Sàpiens. Cronista de Barcelona a Instagram, @aulay

La Barcelona romana no podria entendre's sense la seva relació amb la Mediterrània. Però dos mil anys després, la ubicació i els detalls del seu port continuen sent una de les grans incògnites amagades sota el subsol de la ciutat.



Reproducció d'una àncora romana conservada al Museu Marítim de Barcelona. Foto: MMB.

L'emplaçament triat pels romans per aixecar Bàrcino no va ser casual. La nova colònia —modesta en dimensions, però estratègica en funcions— havia de controlar el territori entre el Besòs i el Llobregat, a més de connectar la costa catalana amb les grans rutes comercials de la Mediterrània. Durant molt temps, la historiografia la va considerar una ciutat secundària, eclipsada per la monumental Tàrraco. Però les investigacions acadèmiques i les excavacions arqueològiques recents han transformat aquesta imatge. Avui, Bàrcino es concep com una colònia profundament vinculada al mar i un port que, malgrat les incògnites, hauria acollit una activitat comercial intensa.

Un port primitiu a Montjuïc

Els romans no van ser els primers a efectuar operacions portuàries regulars a la façana litoral de Barcelona. Molt abans que hi arribessin, els laietans —un poble iber establert des del segle V aC a la falda del sud-oest de Montjuïc— ja havien convertit aquest indret de la costa en un punt actiu de trànsit comercial: la badia, protegida per la muntanya i la desembocadura del Llobregat, era segura i apta per al fondeig d'embarcacions. Excavacions arqueològiques han identificat aquí una extensa xarxa de sitges excavades al subsol, prop de l'antiga línia de costa. La seva capacitat excedia de llarg les necessitats d'un petit poblat iber, fet que apunta a una funció vinculada al comerç marítim i a l'emmagatzematge de mercaderies. Les naus que arribaven a aquest primer port natural eren sobretot gregues, tot i que també hi transitaven embarcacions fenícies i púniques.

Amb la fundació de Bàrcino, cap a finals del segle I aC, els romans van continuar utilitzant l'espai portuari de Montjuïc, almenys parcialment. La presència d'una pedrera romana al vessant meridional de la muntanya fa pensar que el petit embarcador servia per transportar pedra destinada a les obres de la colònia. La descoberta d'àmfores imperials vinculades al comerç del vi també suggereix que aquest indret era un punt de concentració i embarcament de productes agrícoles abans d'exportar-los cap a altres regions de l'Imperi.

Però tot indica que no era el principal port de la ciutat. Bàrcino era un assentament estratègic i, per a un

imperi que entenia el Mediterrani com un mar interior, és difícil imaginar una colònia sense infraestructura marítima pròpia. Per això, la majoria d'investigadors situen davant mateix del nucli urbà, on avui hi ha la façana litoral de la Ciutat Vella, un port principal destinat al comerç i, probablement, també a funcions militars. Si aquesta hipòtesi és correcta, el port de Bàrcino hauria estat un dels grans enclavaments marítics de la costa hispànica.

Bàrcino, nucli comercial local

Malgrat unes dimensions modestes —amb prou feines unes deu hectàrees i pocs milers d'habitants—, Bàrcino comptava amb una activitat econòmica intensa, dins i fora de les muralles: era el centre logístic d'un territori molt productiu en l'àmbit agrari i artesanal. A les vil·les de l'entorn del Llobregat i del Maresme es produïa un vi de gran qualitat, que s'envasava en àmfores fabricades als tallers locals abans de ser embarcat cap a altres punts del Mediterrani; també s'exportava pasta de peix i ostres. De l'exterior, arribaven ceràmiques de la Gàl·lia, marbres de Carrara i aliments vinguts del nord d'Àfrica, Itàlia i el sud de la Península.

A la regió, només Tàrraco superava Bàrcino en activitat marítima. Capital de la Hispània Citerior, era una ciutat monumental, centre polític i administratiu de la província, i un dels principals ports de la Mediterrània occidental. Tot i això, Bàrcino mantenia una intensa activitat comercial i marítima, i el seu port actuava com un node complementari dins la xarxa litoral catalana. Les connexions entre ambdues ciutats eren constants, tant per mar com per terra a través de la Via Augusta. De fet, mentre Tàrraco i altres nuclis romans van entrar en decadència als segles IV i V, la Barcelona romana va conservar una notable vitalitat econòmica i marítima que acabaria reforçant progressivament la seva centralitat dins el territori.

Un port molt actiu davant la colònia

La zona portuària de Bàrcino s'hauria situat davant mateix de la ciutat, en un litoral predominat per bancs de sorra que esmorteïen els temporals de llevant i creaven un refugi natural per a les embarcacions, cosa que el convertia en un dels millors enclavaments marítics de la costa catalana. La Porta de Mar de la muralla romana s'obria aproximadament a l'actual carrer del Regomir, el camí històric que conduïa directament cap al mar, poc després de la plaça del Regomir; aleshores, amb una línia litoral molt més endarrerida que l'actual, la ciutat es trobava a només uns 150 metres de la platja.

A banda i banda de la Porta de Mar s'han documentat dos edificis públics que probablement corresponien a unes termes portuàries destinades als viatgers i comerciants que arribaven a la ciutat, tal com s'ha constatat en altres poblacions romanes costaneres. Encara avui se'n conserven restes a l'entorn del Pati Llimona i del Palau Vilana-Perles. En aquest mateix sector també s'ha identificat una singular protuberància de la muralla romana, amb forma de fortí, que possiblement es va construir entre els segles IV i V per reforçar el control defensiu sobre l'àrea portuària. De fet, el port de Bàrcino podria haver tingut també una funció militar. A Tàrraco es va localitzar una inscripció que esmenta el càrrec de *praefectus orae maritimae laetanae*, probablement vinculat al control de la costa laietana, que tindria Bàrcino com a centre principal. Aquesta relació reforça la hipòtesi que la ciutat allotgés part de les tropes encarregades del control marítim de la regió i, en conseqüència, confirmaria l'existència d'un autèntic port romà.

La ubicació exacta d'aquest enclavament portuari, però, encara no s'ha pogut determinar amb precisió i continua sent una de les grans incògnites de la Barcelona romana. Tot apunta que s'estenia davant la façana marítima de la ciutat antiga, probablement entre els actuals carrers del Regomir i de Montcada, a tocar de Santa Maria del Mar. El traçat de l'històric carrer de l'Argenteria, que sortia de la ciutat pel Portal de l'Àngel, a la cara oriental de Bàrcino, i avançava en diagonal cap al mar, és un altre indicatiu: el recorregut

podria correspondre a una antiga via d'accés a la zona portuària. En tot cas, els investigadors debaten sobre si el port ocupava tota aquesta extensió o si, per contra, es tractava d'un espai més reduït i concentrat.

Tampoc no hi ha consens sobre la seva forma exacta. Alguns investigadors consideren que es tractava d'un refugi marítim essencialment natural, exposat als temporals, però afavorit per la configuració de la costa; d'altres defensen que disposava d'algunes estructures artificials —mai monumentals— destinades a protegir el fondejador i a facilitar les operacions. Segons aquesta hipòtesi, el port de Bàrcino no hauria estat un gran complex construït com els d'altres ciutats de l'Imperi, sinó un enclavament natural reforçat amb petites esculleres, plataformes de morter o murs de contenció. Els vaixells hi fondejarien davant la ciutat i traslladarien les mercaderies fins a terra amb embarcacions menors. Fonts clàssiques sobre arquitectura marítima, com Vitruvi, descriuen aquest tipus de solucions híbrides, en què els romans aprofitaven les formes naturals de la costa i les complementaven amb infraestructures senzilles per garantir la seguretat de la navegació i del comerç.

Indicis desenterrats del port romà

L'arqueologia podria resoldre les incògnites. Recentment, diverses intervencions al subsol de Ciutat Vella han posat al descobert estructures situades a gran profunditat, just allà on en època romana s'ubicava la línia costanera. La troballa més significativa es va produir entre els anys 2013 i 2014 al passeig de Colom, 9, on va aparèixer un gran paviment de pedra fragmentat i desplaçat per l'acció del mar. L'estructura podria ser un dic marítim destinat a protegir les embarcacions que fondejaven davant la ciutat. La intervenció, però, no va permetre excavar-ne tota l'extensió, ja que part del paviment continua sota l'edifici adjacent.

Uns anys abans, el 2011, una excavació al carrer Ample, 46, havia identificat un gran mur construït amb blocs de pedra que podria correspondre als fonaments d'una infraestructura vinculada a l'activitat portuària. I el 2017, al carrer de la Mercè, 17-19, es va localitzar una plataforma de pedra i morter de calç molt similar a paviments descoberts en altres ports de la Mediterrània, fet que ha portat alguns investigadors a relacionar-la amb una possible escullera costanera. Paral·lelament, intervencions en l'entorn de l'Estació de França han localitzat estrats romans amb abundants fragments d'àmfores i sediments marins, indicis que reforcen la hipòtesi de l'existència d'una àrea d'ancoratge en aquest sector de la ciutat.

Malgrat aquestes troballes puntuals, dos mil anys després de la fundació de Bàrcino, el seu port continua sent una de les grans incògnites enterrades sota Barcelona. Les transformacions constants del litoral, l'expansió urbana i la superposició de segles d'història han esborrat bona part de les evidències visibles d'aquell primer enclavament marítim, avui convertit en una de les principals infraestructures logístiques d'Europa. Ara bé, les restes arqueològiques i les fonts històriques dibuixen cada vegada amb més claredat la silueta d'una ciutat profundament marítima des dels orígens. Potser el gran port romà de Bàrcino encara no ha aparegut de manera definitiva, però tot indica que continua ocult sota els carrers de Ciutat Vella, esperant que futures excavacions el redescobreixin.



Àmfores romanes del tipus Haltern 70, Dressel 7 i Dressel 14. Foto: Fons MMB.

Un gir de 90 graus en la història de Bàrcino

Les troballes arqueològiques continuen canviant el que coneixem dels orígens de Barcelona. El febrer del 2026, el descobriment d'un paviment monumental al subsol del Gòtic va modificar de manera decisiva la interpretació del fòrum de Bàrcino. Aquesta estructura demostrava que el centre cívic de la ciutat no s'orientava en paral·lel al cardo, sinó amb l'altre carrer principal de la ciutat, el decumanus. La descoberta implica un gir de 90° en la reconstrucció de l'urbanisme romà de Barcelona, i obliga així a replantejar no només la disposició del fòrum, sinó també la relació entre els principals edificis públics —inclòs el possible

temple d'August— i l'eix mar-muntanya de la ciutat romana.



Estructura del passeig de Colom, 9. Foto: Jordi Petit, arqueòleg i historiador.

La transformació de la costa barcelonina

La línia costanera de Barcelona ha canviat radicalment des de l'època romana. Quan es va fundar Bàrcino, el mar arribava gairebé fins a les muralles de la ciutat, situada a tocar d'una platja natural protegida per bancs de sorra i flanquejada per aiguamolls. Durant segles, els sediments aportats pels rius Besòs i Llobregat van anar fent avançar la costa cap a mar. A l'edat mitjana es van construir els primers molls artificials i, amb la industrialització dels segles XIX i XX, el litoral es va transformar completament amb ports, espigons i noves infraestructures. Les platges actuals són, en gran part, una creació contemporània.

El port romà de Bàrcino

● Possibles estructures del port - - - Possibles camins que portaven al port



Infografia: Carles Javierre.