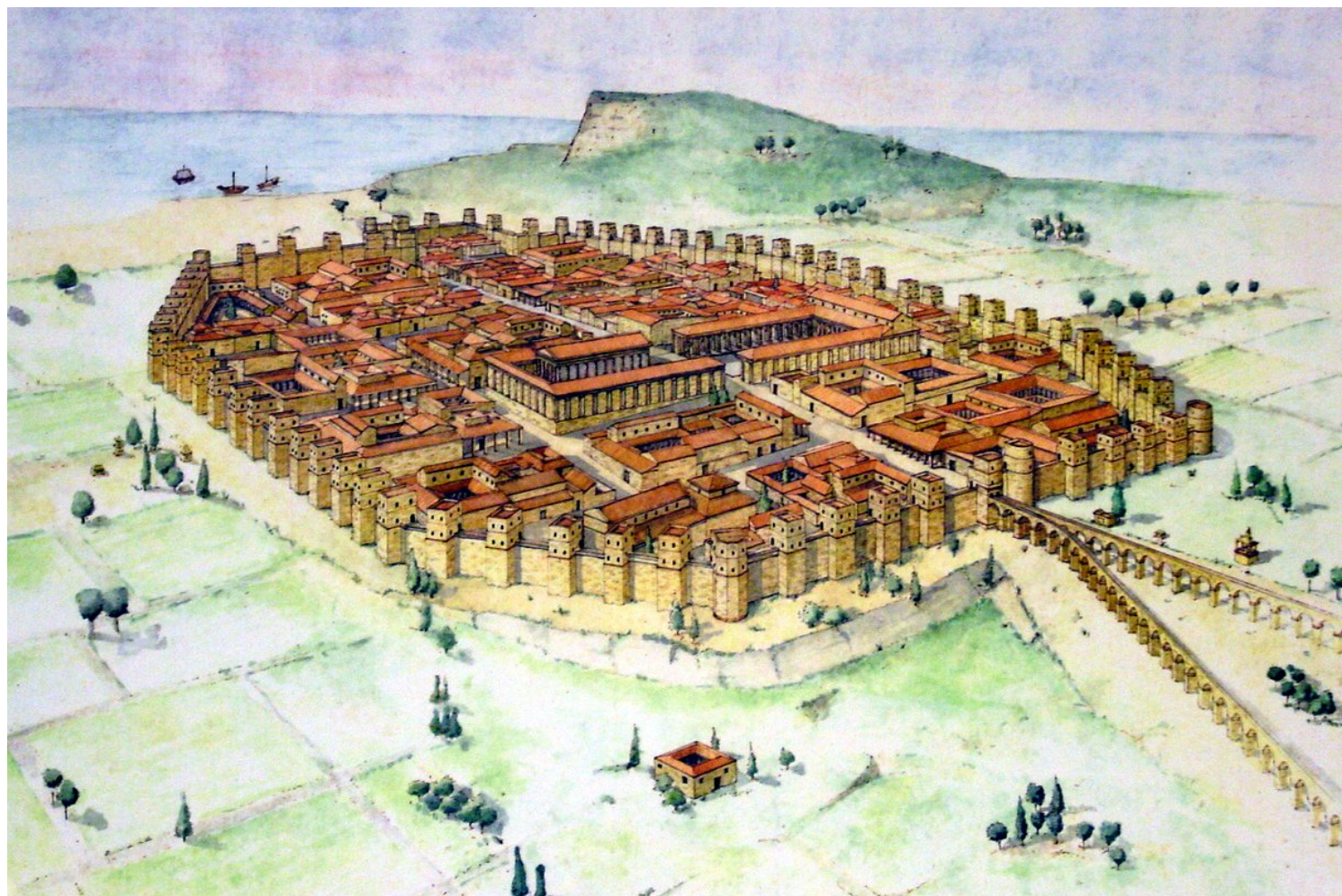


LE PORT PERDU DE BARCINO



Une recherche comportant plus d'hypothèses que de preuves

Section: [Retour vers le passé](#)

Numéro de magazine: [#17](#)

ÉTÉ 2026

TEXT: John McAulay. Journaliste et historien. Collaborateur de la revue Sàpiens. Chroniqueur de Barcelone sur Instagram, @aulay

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

On ne saurait comprendre la Barcelone romaine sans évoquer ses liens avec la Méditerranée. Pourtant, deux mille ans plus tard, la localisation et les spécificités de son port demeurent l'un des grands mystères enfouis sous la ville.



Reproduction d'une ancre romaine conservée au Museu Marítim de Barcelona. Photo : MMB.

Le choix de l'emplacement de Barcino par les Romains n'était pas fortuit. Cette nouvelle colonie, de taille modeste mais de fonction stratégique, devait contrôler le territoire entre le Besòs et le Llobregat, et relier la côte catalane aux grandes routes commerciales de la Méditerranée. Longtemps considérée comme une ville secondaire, éclipsée par la monumentale Tarraco, Barcino a vu son image transformée par les recherches universitaires et les fouilles archéologiques récentes. Aujourd'hui, la ville est perçue comme une colonie profondément liée à la mer et un port qui, malgré les inconnues, aurait été le théâtre d'une intense activité commerciale.

Un port primitif à Montjuïc

Les Romains ne furent pas les premiers à effectuer des opérations portuaires régulières sur la façade littorale de Barcelone. Bien avant leur arrivée, les Laiétans — un peuple ibère établi depuis le Ve siècle avant J.-C. au flanc sud-ouest de Montjuïc — avaient converti ce lieu de la côte en un point actif de trafic commercial : la baie, protégée par la montagne et l'embouchure du Llobregat, était sûre et adaptée au mouillage d'embarcations. Des fouilles archéologiques y ont identifié un vaste réseau de silos excavés dans le sous-sol, près de l'ancienne ligne de côte. Leur capacité dépassait largement les besoins d'un petit village ibère, ce qui tend à signaler une fonction liée au commerce maritime et au stockage de marchandises. Les navires qui atteignaient ce premier port naturel étaient principalement grecs, mais y passaient également des embarcations phéniciennes et puniques.

Avec la fondation de Barcino, vers la fin du Ier siècle avant J.-C., les Romains continuèrent d'utiliser, au moins partiellement, la zone portuaire de Montjuïc. La présence d'une carrière romaine sur le versant sud de la montagne laisse à supposer que le petit quai servait au transport des pierres destinées aux travaux de la colonie. La découverte d'amphores impériales liées au commerce du vin indique également que ce lieu était un point de concentration et d'embarquement des produits agricoles avant leur exportation vers d'autres régions de l'Empire.

Tout porte à croire qu'il ne s'agissait pas du port principal de la ville. Barcino était un établissement stratégique et, pour un empire qui concevait la Méditerranée comme une mer intérieure, il est difficile d'imaginer une colonie sans infrastructure maritime. C'est pourquoi la plupart des chercheurs situent un port principal, destiné au commerce et probablement aussi à des fonctions militaires, juste en face du cœur urbain, là où se trouve aujourd'hui la façade côtière de la vieille ville. Si cette hypothèse est correcte, le port de Barcino aurait été l'une des plus importantes enclaves maritimes de la côte hispanique.

Barcino, centre commercial local

Malgré sa taille modeste – seulement dix hectares et quelques milliers d'habitants –, Barcino connaissait une intense activité économique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses remparts : c'était le centre logistique d'un territoire très productif dans les domaines agricole et artisanal. Dans les villages bordant le Llobregat et du Maresme, on produisait un vin de grande qualité, conditionné dans des amphores fabriquées dans des ateliers locaux avant d'être expédié vers d'autres régions de la Méditerranée ; on exportait également de la pâte de poisson et des huîtres. De l'étranger arrivaient des céramiques de Gaule, du marbre de Carrare et des produits alimentaires d'Afrique du Nord, d'Italie et du sud de la péninsule.

Dans la région, seule Tarraco surpassait Barcino en activité maritime. Capitale de l'Hispanie citérieure, c'était une ville monumentale, centre politique et administratif de la province, et l'un des principaux ports de la Méditerranée occidentale. Cependant, Barcino conservait une intense activité commerciale et maritime, et son port jouait un rôle complémentaire au sein du réseau côtier catalan. Les liaisons entre les deux villes étaient constantes, tant par mer que par voie terrestre via la Via Augusta. En effet, tandis que Tarraco et d'autres centres romains déclinaient aux IV^e et V^e siècles, la Barcelone romaine conservait une vitalité économique et maritime remarquable qui allait progressivement renforcer sa position centrale sur le territoire.

Un port très actif juste devant la colonie

La zone portuaire de Barcino se situait face à la ville, sur un littoral dominé par des bancs de sable qui amortissaient les tempêtes venues de l'est et offraient un abri naturel aux bateaux, faisant de cet endroit l'une des meilleures enclaves maritimes de la côte catalane. La Porta de Mar des remparts romains s'ouvrait approximativement sur l'actuelle carrer del Regomir, la voie historique qui menait directement à la mer, peu après la Plaça del Regomir. À cette époque, le littoral étant bien plus reculé qu'aujourd'hui, la ville n'était qu'à environ 150 mètres de la plage.

De part et d'autre de la Porta de Mar, deux édifices publics ont été mis au jour. Ils correspondaient probablement aux thermes du port destinés aux voyageurs et aux marchands arrivant en ville, comme cela a été observé dans d'autres villes côtières romaines. Leurs vestiges sont encore visibles aujourd'hui autour du Pati Llimona et du Palau Vilana-Perles. Dans ce même secteur, une avancée singulière de la muraille romaine, sous la forme d'un fort, a également été identifiée. Il aurait probablement été construit entre le IV^e et le V^e siècle pour renforcer la défense de la zone portuaire. En effet, le port de Barcino aurait également pu avoir une fonction militaire. Une inscription découverte à Tarraco mentionne la fonction de *praefectus orae maritimae laetanae*, probablement liée au contrôle de la côte laiétanne, dont Barcino aurait été le centre principal. Ce lien conforte l'hypothèse selon laquelle la ville abritait une partie des troupes chargées du contrôle maritime de la région et, par conséquent, confirme l'existence d'un authentique port romain.

L'emplacement exact de cette enclave portuaire reste cependant indéterminé et demeure l'une des grandes énigmes de la Barcelone romaine. Tout porte à croire qu'elle s'étendait devant la façade maritime

de la ville antique, probablement entre les actuelles carrers del Regomir et de Montcada, près de Santa Maria del Mar. Le tracé de l'ancienne carrer de l'Argenteria, qui quittait la ville par le Portal de l'Àngel, à l'est de Barcino, et se dirigeait en diagonale vers la mer, constitue un autre indice : il pourrait s'agir d'une ancienne voie d'accès à la zone portuaire. Quoi qu'il en soit, les chercheurs débattent encore de l'étendue de cette zone portuaire : le port occupait-il tout cet espace ou, au contraire, était-il plus restreint et concentré ?

Il n'existe pas non plus de consensus quant à sa forme exacte. Certains chercheurs estiment qu'il s'agissait d'un abri maritime essentiellement naturel, exposé aux tempêtes, mais protégé par la configuration de la côte ; d'autres soutiennent qu'il comportait quelques structures artificielles – jamais monumentales – destinées à protéger le mouillage et à faciliter les opérations. Selon cette hypothèse, le port de Barcino n'aurait pas été un vaste complexe bâti comme ceux des autres villes de l'Empire, mais une enclave naturelle renforcée par de petits brise-lames, des plateformes en mortier ou des murs de soutènement. Les navires y mouillaient face à la ville et transbordaient les marchandises à terre à l'aide d'embarcations plus petites. Les sources classiques sur l'architecture maritime, telles que Vitruve, décrivent ce type de solutions hybrides, où les Romains tiraient parti des formes naturelles du littoral et les complétaient par des infrastructures simples pour garantir la sécurité de la navigation et du commerce.

Indices du port romain mis au jour

L'archéologie pourrait lever le voile sur les mystères qui subsistent. Récemment, plusieurs fouilles du sous-sol de la Ciutat Vella ont mis au jour des structures enfouies à une grande profondeur, à l'emplacement même du littoral à l'époque romaine. La découverte la plus importante a eu lieu entre 2013 et 2014 au 9, passeig de Colom, où une vaste dalle de pierre, fragmentée et déplacée par l'action de la mer, a été mise au jour. Cette structure pourrait être une digue destinée à protéger les bateaux ancrés au large de la ville. Toutefois, les fouilles n'ont pas permis de dégager l'intégralité de la dalle, car une partie se prolonge sous le bâtiment adjacent.

Quelques années auparavant, en 2011, des fouilles menées au numéro 46 de la carrer Ample avaient mis au jour un grand mur construit en blocs de pierre, pouvant correspondre aux fondations d'une infrastructure liée à l'activité portuaire. En 2017, aux numéros 17-19 de la carrer de la Mercè, une plateforme en pierre et mortier de chaux, très semblable à des dallages découverts dans d'autres ports méditerranéens, a été découverte, ce qui a conduit certains chercheurs à l'associer à une possible digue côtière. Parallèlement, des interventions aux abords de l'Estació de França ont révélé des strates romaines riches en fragments d'amphores et en sédiments marins, indices qui confortent l'hypothèse de l'existence d'une zone de mouillage dans ce secteur de la ville.

Malgré ces découvertes ponctuelles, deux mille ans après la fondation de Barcino, son port reste l'une des grandes énigmes enterrées sous Barcelone. Les transformations constantes du littoral, l'expansion urbaine et la superposition de siècles d'histoire ont effacé une bonne partie des indices visibles de cette première enclave maritime, aujourd'hui devenue l'une des principales infrastructures logistiques d'Europe. Cependant, les restes archéologiques et les sources historiques dessinent toujours un peu mieux la silhouette d'une ville profondément maritime depuis ses débuts. Il est possible que le grand port romain de Barcino ne soit pas encore apparu de manière définitive, mais tout indique qu'il reste caché sous les rues de la Ciutat Vella, attendant d'être redécouvert par de futures fouilles.



Amphores romaines de type Haltern 70, Dressel 7 et Dressel 14. Photo : fonds MMB.

Un tournant à 90 degrés dans l'histoire de Barcino

Les découvertes archéologiques continuent de bouleverser notre compréhension des origines de Barcelone. En février 2026, la mise au jour d'un dallage monumental dans le sous-sol du Gòtic a radicalement modifié l'interprétation du forum de Barcino. Cette structure a démontré que le centre civique de la ville n'était pas orienté parallèlement au cardo, mais à l'autre artère principale, le decumanus. Cette découverte implique un revirement complet dans la reconstitution du plan urbain romain de Barcelone et nous oblige ainsi à repenser non seulement l'agencement du forum, mais aussi le rapport entre les principaux édifices publics – dont le possible temple d'Auguste – et l'axe mer-montagne de la ville romaine.



Structure du 9, passeig de Colom. Photo : Jordi Petit, archéologue et historien.

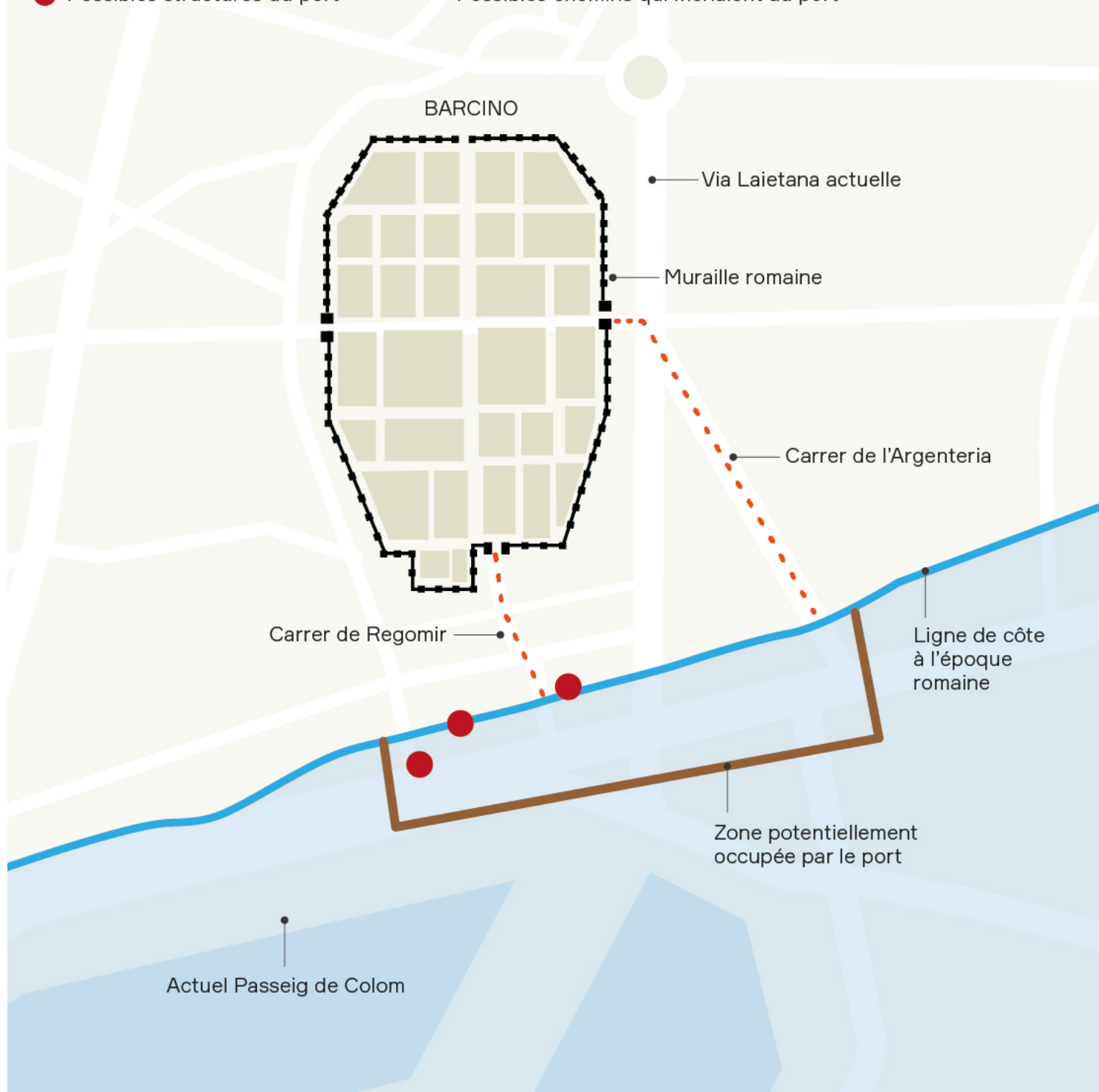
La transformation de la côte de Barcelone

Le littoral de Barcelone a radicalement changé depuis l'époque romaine. À la fondation de Barcino, la mer atteignait presque les remparts de la ville, jouxtant une plage naturelle protégée par des bancs de sable et bordée de zones humides. Pendant des siècles, les sédiments charriés par les fleuves Besòs et Llobregat ont repoussé la côte vers la mer. Au Moyen Âge, les premières jetées artificielles furent construites et, avec l'industrialisation des XIXe et XXe siècles, le littoral fut complètement transformé par la construction de ports, de brise-lames et de nouvelles infrastructures. Les plages actuelles sont, pour une large part, une création contemporaine.

Le port romain de Barcino

● Possibles structures du port

--- Possibles chemins qui menaient au port



Infographie: Carles Javierre.