

BARCINO I EL SEU LITORAL: UNA APROXIMACIÓ A LES COMUNICACIONS MARÍTIMES D'ÈPOCA ANTIGA A LA LAIETÀNIA

Pere Izquierdo i Tugas

Extracte del capítol publicat a ROCA, J. (ed.): "La formació del cinturó industrial de Barcelona", Barcelona, Institut Municipal d'Història-Proa, 1997, vol. 1, pàgs.13-21.

Introducció

Les qualitats portuàries de la costa s'havien de reflectir necessàriament en la ubicació i la distribució del poblament. A l'hora de fundar una ciutat o un assentament rural, calia valorar-ne l'accessibilitat per terra i per mar i la situació de refugis més o menys protectors per a les embarcacions.

En l'Antiguitat, com avui, els ports i ancoratges eren infraestructures dotades d'organització, control fiscal (la taxa del portorium), protecció armada, serveis i instal·lacions (dipòsits d'aigua, magatzems, banys, temples, necròpolis, abocadors,...) proporcionals a la seva importància econòmica.

En les èpoques ibèrica i romana, en particular en el segle I abans de la nostra era, amb unes comunicacions que depenien bàsicament d'una navegació tècnicament avançada, es posen les bases del poblament posterior del litoral barceloní. Amb la fundació de les ciutats de *Barcino*, *Baetulo* i *Iluro*, i també de nombroses vil·les costaneres, s'estableix una xarxa de nuclis i de camins que, corregida i augmentada pels esdeveniments posteriors, es mantindrà fins a l'època contemporània.

Tot i la seva importància, són molt rars els estudis globals sobre xarxes portuàries antigues, tant a escala de la regió de Barcelona com en àmbits territorials més amplis. Com a molt, hi ha estudis centrats en alguns jaciments arqueològics concrets de caire portuari, com ara els ancoratges de les Sorres, Vilassar de Mar-Cabrera de Mar i Mataró nord. Una prova de la manca d'interès sobre el fet portuari és la pràctica absència de recerques sobre les connexions marítimes de ciutats com *Barcino*, *Baetulo* i *Iluro*.

En el seu vessant costaner, la Laietània ibèrica comprenia la costa entre el massís de Garraf i Blanes. En època romana, hi ha raons per pensar que el nom, com a definició d'una costa encarregada a prefectes residents a Tarragona (els *praefecti orae maritimae*, en un sol cas anomenada específicament *laietana*), es va estendre a un territori més ampli.

Forma i aspecte de la costa laietana

En atansar-se a la costa de Barcelona, les primeres referències visibles són els cims de Montserrat i el Montseny i, en menor mesura, el de la Mola de Sant Llorenç del Munt. Tan sols a distàncies relativament curtes es comencen a distingir clarament els punts més alts de la Serralada Litoral i cal acostar-se encara més per identificar els turons costaners. Per això els navegants antics, mancats de brúixola, es devien orientar bàsicament pels dos cims esmentats, fàcils de reconèixer, i devien utilitzar senyals més costaners únicament per aproximar-se als ports.

En època antiga, la navegació nocturna devia ser freqüent, perquè permetia aprofitar els terrals, a fi d'allunyar-se de la costa, i els estels, per restablir el rumb. Per facilitar la identificació de la costa i dels seus ports i per permetre el posicionament dels navegants, és probable que la nostra costa tingués un sistema de fars o llums elevats similar al d'altres regions de l'Imperi romà o al mantingut per la ciutat de Barcelona en la Baixa Edat Mitjana. Aquest darrer estava integrat per les torres del turó de Montgat, del cap del riu Llobregat i del far de Montjuïc. En l'Antiguitat, un d'aquests tres punts encara era al bell mig de la mar, mentre que als altres dos hi ha documentats assentaments humans des d'època ibèrica, sinó anteriors. Entre les explicacions que s'han donat a la presència de la famosa exedra o arc de Montjuïc amb els noms dels primers magistrats de *Barcino*, pensem que caldria considerar la possibilitat, encara que hipotètica, d'una relació amb un far o llum d'aproximació al port de Barcelona.

Els canvis que ha experimentat la línia de costa en el sector de Barcelona des d'època romana són molt considerables. Les primeres aportacions sobre aquests canvis de la costa, les va formular Maria Àngels Marquès, en els seus estudis sobre la formació del delta del Llobregat, autora que situa una hipotètica línia de costa romana a uns dos quilòmetres terra endins en la zona de Gavà i Viladecans i suposa un creixement de la superfície emergida del Delta que anava des dels costats cap al centre.

Les hipòtesis de Marquès sobre la formació del complex superior del Delta foren posades en qüestió, des del punt de vista arqueològic, pels nostres treballs sobre l'ancoratge antic de les Sorres. L'evidència arqueològica implicava que la suposada platja romana havia estat en realitat un ancoratge situat dins l'estuari del Llobregat, però amb fauna marina i un calat que oscil·lava, segons els sectors, entre els cinc i els quinze metres.

Els estudis recents de Josep Maria Palet i Santiago Riera sobre l'evolució del paisatge costaner antic del Pla de Barcelona han acabat demostrant que la línia de costa d'època romana coincideix aproximadament amb els límits dels terrenys al·luvials del quaternari recent, i que el paquet estratigràfic superior dels deltes del Llobregat i del Besòs es va formar molt ràpidament durant l'Alta Edat Mitjana, en concret entre els segles VII i IX.

Simultàniament a aquest avanç deltaic, els sectors més prominents de la costa han estat afectats per un cert retrocés erosiu. Al Maresme, probablement, s'han regularitzat les sinuositats costaneres, alineant els petits deltes de les lleres, que no sembla que hagin progressat atès que sovint hi ha jaciments d'època clàssica situats justament a les desembocadures. Entre aquestes, de vegades es presenten buits absoluts que fan pensar en petites badies situades entre petits deltes. L'acció del corrent general, en direcció sud-oest, hauria modelat els lòbuls d'aquests deltes tot rectificat la costa d'època antiga, seguint el model proposat per Evans. La situació dels jaciments arqueològics al llarg de tota aquesta costa permet delimitar-ne el traçat antic, amb marges d'error bastant petits, i posar-los en relació amb les característiques de la façana marítima i amb la situació dels ancoratges o àrees portuàries que s'hi han identificat.

Serien jaciments costaners, de sud-oest a nord-est, els jaciments de Can Valls del Racó, la Roca i Sant Pere de Gavà (Gavà), Santa Maria de Sales (Viladecans), les termes de Sant Boi de Llobregat, Santa Eulàlia de Provençana (l'Hospitalet), Castell de Port (Barcelona), Bòbila el Submarí, Can Renom, Can Paxau, Can Rivière (Badalona), Can Cutxet, túnel de Montgat, Can Ventura (Montgat), Can Cusí, Can Teixidor, Bell Resguard, desembocadura del Torrent de l'Ase, riera de Teià (el Masnou), Palmar Hotel, C. Prat de la Riba, Can Manent, Gran Via, davant de Can Fitó, Escoles Nacionals (Premià de Mar), sortida de Vilassar, Rajoleria Robert, La Tintoreria (Vilassar de Mar), prop de la Riera de Cabrera, la Vendrella, entre Santa Margarida i la riera d'Argentona, Santa Margarida de Cabrera (Cabrera de Mar), desembocadura de la riera d'Argentona, Torre Llauder, església de Santa Anna, carrer Colom, capella de

Sant Simó, Taller Hispano-Francès, Hotel Delfín (Mataró), Can Sans, Sant Pere, Can Rius (Sant Andreu de Llavaneres), Torre dels Encantats, carrer de Munt, el Turó, Vall de Maria (Arenys de Mar), carrer de la Font, església parroquial de Canet (Canet de Mar), Torre Martina/el Farell, poliesportiu municipal, centre de Sant Pol, monestir de Sant Pol (Sant Pol de Mar), el Roser/Mujal (Calella), Sud de l'església de Pineda, horta propera a la biblioteca de Pineda (Pineda de Mar), carrer Guillem de Palafolls i Santa Rita (Malgrat de Mar).

Pel que fa a les ciutats, pensem que és gairebé segura la situació immediatament costanera dels recintes de *Barcino*, *Iluro* i, amb tota seguretat, de *Baetulo*. En aquests casos, l'orientació de les muralles i de l'estructura urbana devien ser aproximadament paral·leles a la costa en el moment fundacional. Segons les hipòtesis més recents, el mur costaner de *Baetulo* i la branca de la via Augusta que travessava la ciutat tenien una orientació de 38°, mentre que a *Iluro* aquesta orientació era de 20°. La direcció actual de la costa davant d'aquestes dues ciutats és de 30° i 52° respectivament, cosa que ens fa suposar, una costa romana quasi paral·lela a l'actual a Badalona, i l'existència d'un entrant marcat al sud de Mataró, actualment regularitzat per una plana al·luvial.

A *Barcino*, l'orientació del mur de mar de la ciutat i del *castellum* és d'uns 55°, mentre que el moll de la Fusta, que és al davant, té una orientació aproximada de 32°. Amb l'existència, més que probable, d'un sortint pronunciat en la part nord de la costa de la ciutat (indicat pel turó terciari ori es construí la Llotja i per les necròpolis del Born i de Santa Maria del Mar), i amb una certa estabilitat a l'altura de la façana de les Drassanes de la Baixa Edat Mitjana, podem concloure l'existència d'un port natural al voltant de la placa d'Antoni López i de la part baixa de la Via Laietana. Encara que aquesta hipòtesi s'ha de delimitar i corroborar arqueològicament i geològica, l'antiga badia de Barcelona podria haver estat un bon refugi per als temporals de llevant, especialment si existia alguna barra de sediments, precedent de l'anomenada illa de Maïans. El refugi encara es podria haver millorat mitjançant obres externes, cosa que explicaria els *braços protectors* del port esmentats per Aviè, la situació mateixa del *castellum*, defensant l'angle entre el port i la ciutat i l'entrada de tots dos, i la tradició medieval d'ús portuari ubicat exactament en aquest sector.

Els ports de Barcino

Si la nostra hipòtesi s'arriba a confirmar, es qüestionarà l'afirmació comuna que nega l'existència d'un port natural a Barcelona. Aquest hipotètic port natural podria haver estat essencial en l'elecció del mont Tàber per bastir-hi la nova ciutat en temps d'August i també per al desenvolupament de la ciutat com a centre econòmic i polític des de l'Alt Imperi i com a nucli aglutinador de bona part de l'espai català al Baix Imperi romà i a l'Alta Edat Mitjana. Aquest fet portuari podria haver potenciat en gran mesura el paper de la muralla, l'argument fins ara adduït per explicar per què la ciutat esdevé capital de Catalunya.

Aquest port, com els *d'Iluro i Baetulo*, havia de posseir els mateixos equipaments i serveis que els coneguts de ciutats similars de l'Imperi. Ara per ara, a Barcelona tan sols s'ha documentat arqueològicament una gran àrea de necròpolis clarament portuària, entre Santa Maria del Mar i el Born, amb enterraments senzills sense aixovar fets directament a la sorra, i un abocador d'àmfores al qual se superposen les restes d'unes termes, situat al desnivell marítim immediat a la muralla (carrer Correu Vell-pati d'en Llimona).

Encara que no se n'ha obtingut cap dada arqueològica des del segle XIX, pensem que la relació del *castellum* de la ciutat amb les instal·lacions portuàries és evident per la seva posició i, encara que s'hagi atribuït al Baix Imperi, no es pot descartar que consolidés una instal·lació anterior. Els paral·lels al món romà de fortificacions d'aquesta mena i posició són relativament escassos i l'únic que hem trobat amb una certa semblança és l'anomenada *duana de Forum Iulii* (Fréjus), a la ciutadella de Saint Antoine, relacionada amb la flota imperial. Les fonts epigràfiques indiquen que a la *Provincia Hispania Citerior* hi havia hagut fins a dues cohorts de la costa marítima, i no seria estrany que alguna de les dotze centúries que les componien s'hagués estacionat permanentment a *Barcino*.

El territori antic de Barcelona tenia, com a mínim, dos ports més: el de Montjuïc, als peus del castell del port medieval, i el de les Sorres, a l'àrea de Viladecans, Gavà i Castelldefels.

El vessant de ponent de Montjuïc era, en època ibèrica, un veritable penya-segat que ofería un refugi excel·lent dels temporals de llevant no tan sols als voltants, sinó també probablement en bona part de la badia on desembocava el Llobregat. Si bé ha quedat demostrada la manca de vincles entre el nom medieval del port i les instal·lacions

portuàries antigues, això no exclou de cap manera l'ús amb aquestes funcions del sector en època ibèrica i iberoromana.

A les excavacions del número 90 de l'avinguda dels Ferrocarrils Catalans, s'han localitzat un total de trenta sitges, amb una capacitat total conservada superior als 1.100 metres cúbics. Originalment, aquestes instal·lacions per emmagatzemar cereals devien abastar almenys el doble d'aquest volum. Amb la rendibilitat mitjana del blat al delta del Llobregat en el segle XVIII -10 quarteres per mujada- hauria estat necessari conrear més de 1.500 ha i emprar 1.300 parcers durant un any per omplir les sitges de Montjuïc. Si tenim en compte que la rendibilitat en època ibèrica podria haver estat molt inferior, i que de la producció cal descomptar el consum local i una part important, reservada per a la sembra, hem de concloure que en aquest punt es concentraven els excedents d'un territori molt gran.

En el segle IV aC, la capacitat de càrrega d'una nau mitjana -com les de Kirínia i del Sec- era d'unes 28 Tm, i la d'una nau petita -com la del cap Gelydonia- podia arribar a ser només d'1 Tm. En aquest context, si hi hagués una correspondència entre les mides individuals d'aquestes sitges de Montjuïc i les dels vaixells mercants que en carregaven el blat per transportar-lo cap a la Mediterrània central i/o oriental es podria afirmar que aquests eren de mides molt diverses, però que no hi mancaven les naus grans, d'entre 50 i 85 m³ de capacitat. Cal tenir present que l'emmagatzematge en sitges només funciona de manera idònia en el cas que el cereal hi quedi hermèticament tancat, de manera que es crea un ambient anaerobi que n'impedeix la putrefacció, per a la qual cosa convé omplir-les i, sobretot, buidar-les en un període relativament breu de temps. Considerant això, el volum d'aquestes sitges ens permet entreveure les dimensions de les naus que visitaven aquest port i, fins i tot, fer una hipòtesi mínima de freqüència: més d'una trentena d'embarcacions per any dedicades parcialment o total al transport de cereals.

No totes les sitges devien estar necessàriament en ús en un mateix moment, però sent la collita a la primavera de l'estiu, en ple període de navegació, una part dels excedents que arribaven fins aquí no necessitava ser emmagatzemada. Algunes d'aquestes sitges comencen a ser abandonades i amortitzades a mitjan segle IV aC i la majoria devien deixar d'estar en ús a la segona meitat del segle III aC, possiblement a causa de la seva substitució per envasos, com ara les àmfores ibèriques i els sacs. Una interpretació d'aquesta mena ens sembla més probable que la inferència socioeconòmica que explica l'amortització dels camps de sitja ibèrics del Maresme com una conseqüència de la privatització dels excedents comunals de l'Ibèric Ple.

En qualsevol cas, des dels segles V o VI aC, i durant tot el període de l'ibèric Ple, el port de Montjuïc degué concentrar per a l'exportació els excedents cerealístics de tota la vall del Llobregat, i també, probablement, d'altres recursos de la regió, com ara els minerals (sal de Cardona, ferro ...), els humans (mercenaris, esclaus...) i la producció tèxtil.

Com a port, aquesta àrea degué entrar en desús amb la fundació de *Barcino*, en època d'August, que és el moment en què es daten els materials més tardans del poblat ibèric immediat (*Terra Sigillata Aretina* i àmfores del tipus Pascual 1), però és possible que la seva funció de porta de la vall del Llobregat hagués passat a l'ancoratge de les Sorres en època del final de la República.

La situació de la pedrera identificada a l'avinguda dels Ferrocarrils Catalans, a la base mateixa de la muntanya, podria implicar el transport per mar dels blocs destinat a la construcció de la ciutat. Aquesta pedrera, amb un front de 10,3 m d'alçada i una superfície superior als 220 m² podria haver produït més de 1.000 m³ de carreus.

Pel que fa a l'ancoratge de les Sorres, correspon al tipus de port anomenat, en l'antiguitat, *statio*, consistent en una àrea oberta, amb un recer natural relatiu i sense obres externes, però dotada dels equipaments necessaris per al seu bon funcionament: barques per a la càrrega i la descàrrega, magatzems, dipòsits d'aigua potable, vigilància armada...

Es començà a utilitzar en el segle IV aC, segurament com a embarcador dels poblats ibèrics de Calamot i Castelldefels, però sembla que fou en època del final de la República quan arribà a l'apogeu: s'hi detecta l'arribada massiva de vi italià envasat en àmfores grecoitàliques, Dressel 1 i Lamboglia 2, simultàniament a l'explotació de ferro del jaciment de Can Tintorer. Quan la producció de vi es generalitzà a Laietània, substituï el port de Montjuïc com a sortida al mar de la vall del Llobregat, concentrant probablement les produccions d'àmfores dels forns de Sant Pere de Gavà, Sant Boi, Sant Vicenç dels Horts, Can Tintorer del Papiol i Can Pedrerol de Castellbisbal.

L'ancoratge de les Sorres continuà en ús després de la caiguda de les exportacions vinícoles locals, i rebia la visita de naus carregades amb vi gal des de la darrerria del segle I i, després, amb altres productes alimentaris, procedents bàsicament del nord d'Àfrica, fins a l'inici de l'Edat Mitjana. A la Baixa Edat Mitjana encara se seguia utilitzant, si bé havia quedat reduït a un gran estany litoral.

A més d'aquests ports marítims, s'han identificat les restes de dos embarcadors fluvials d'època romana dins la llera del Llobregat. Es tracta de les troballes de sengles extraccions d'àrids, una d'elles al límit entre els termes municipals de Molins de Rei i Sant Vicenç, dels Horts, i l'altra, sota el molí medieval de Santa Coloma de Cervelló.

La situació estratigràfica d'aquests jaciments ens indica que el pendent del riu Llobregat era molt inferior a l'actual, cosa que, afegida al seu cabal mitjà de 24 m³/sg, devia facilitar enormement la navegació fluvial.

És probable que també hi hagués d'altres embarcadors riu amunt, a Martorell i a la confluència de la riera de Rubí. i també al peu del forn d'àmfores de Sant Boi de Llobregat.

Els ports de Baetulo

Encara que mai no s'ha identificat arqueològicament, un ancoratge similar de les Sorres hauria de ser sota el delta del Besòs. Aquest riu difícilment ha pogut ser mai navegable, tret que s'aprofitessin crescudes ocasionals, però la seva vall obre una sortida al mar per a la part central del Vallès.

Situar-se prop d'aquesta via de penetració podria haver estat una de les intencions a l'hora de fundar la ciutat de *Baetulo* en època del final de la República. L'emplaçament, però, se situà en un petit turó al nord-est de l'estuari.

La part de la muralla que mira a mar està construïda sobre sorra de platja i les escasses troballes extramurs d'aquest sector permeten suposar que no podia ser gaire lluny. Aquestes troballes consisteixen en diverses clavegueres que travessen un abocador de la primera meitat del segle I aC, relacionat amb l'activitat portuària; una habitació pavimentada amb *opus signinum* i amb mitja canya als angles, que podria haver estat un dipòsit d'aigua dolça, datat al segon quart del segle I dC i abandonat a la darrera d'aquest segle; i un paviment de pedra en forma de rampa en direcció a mar que podria correspondre a un varador, integrat o no en una drassana.

En qualsevol cas, es tracta d'estructures que es poden relacionar amb els equipaments portuaris de la ciutat. El *boom* de l'exportació de vi, al voltant del canvi d'era, la convertí en un centre molt important i és lògic suposar que existiria la

infraestructura necessària per fer còmodes les tasques de càrrega, i avituallament. La posició propera al port de les dues termes de la ciutat no ens sembla casual.

D'altra banda, al fons marí de davant la ciutat hi ha restes disperses de ceràmica que podrien correspondre a un ancoratge extern, destinat a esperar les condicions propícies per aproximar-se al port.

Els Ports d'Iluro

La disposició dels límits de la ciutat *d'Iluro* i la distribució dels jaciments antics coneguts ens indueixen a pensar que hi havia una badia natural entre la ciutat i Torre Llauder. Aquesta badia podia haver tingut una protecció addicional en la barra de pedra més propera a la platja actual, situada a uns tres metres de fondària i paral·lela a la costa, i hauria estat farcida posteriorment pels sediments aportats per les rieres i redistribuïts pels corrents. Aquest fet desmentiria l'atribució de la manca de troballes davant la ciutat a un buit d'investigació.

Si aquest port hipotètic fos una realitat, els ancoratges coneguts a banda i banda de la ciutat haurien tingut un paper complementari, destinat a les naus de més calat i a determinades condicions climatològiques. Els conjunts de materials que s'hi han localitzat són similars als de les Sorres, amb una major presència de les àmfores itàliques del final de la República, cosa que sembla indicar un moment de màxima utilització. En el moment de l'exportació vinícola, el port d'Iluro havia de tenir un paper tan important com el de *Baetulo*, canalitzant la producció del seu entorn i de part del Vallès Oriental. Això explicaria l'aparent importància dels forns d'àmfores de Torre Llauder.

D'altres ancoratges similars, pitjor estudiats, s'han identificat davant de Caldes d'Estrac, Arenys de Mar i Canet de Mar. La seva situació es correspon amb les àrees més densament poblades en l'àmbit terrestre. Alguns d'ells, com el de la Regana, a Canet de Mar, se situen molt lluny de la costa, en calats superiors a trenta metres. Atès que hi predominen les troballes d'àncores, creiem que es poden relacionar amb la pràctica d'aguantar a l'àncora temporals de llevant en llocs similars, recomanada pels *derroteros* del segle passat.

Els ports de Blanda

De la ciutat antiga de *Blanda*, en sabem molt poc, però la seva situació estratègica, des del punt de vista portuari, és indubtable. La ciutat de Blanes, a llevant de l'estuari del Tordera, on hi podria haver un ancoratge relacionat amb el forn d'àmfores de Malgrat, tenia un petit port natural relativament protegit dels temporals de llevant per la punta de Santa Anna. L'existència de restes de l'activitat portuària s'ha comprovat arqueològicament, amb la presència de set ceps de plom i d'àmfores del final de la República i imperials.

Distàncies, temps i cost de la navegació i el transport

L'anàlisi de la influència dels corrents i de la freqüència dels vents en la temporada de navegació (*mare apertum*) ens permet valorar els temps de navegació i els costos del transport entre les àrees portuàries laietanes.

En aquest sector, durant els mesos de navegació de l'Antiguitat, dominen els vents de component sud. Considerant les capacitats reals de navegació amb naus de poc calat equipades amb vela quadra, hem afirmat una direccionalitat clara de les possibilitats de navegació d'aquesta zona, expressada en probabilitats de trobar vents favorables en una determinada direcció. Així, el trajecte entre les Sorres i Montjuïc amb vents llargs es podia fer en un 41% de l'època de navegació (a la inversa, en un 34%); es podia costejar des de Montjuïc fins a Blanes en bones condicions en un 48% del temps, però la ruta inversa, tan sols en un 24%.

Considerant únicament la distància, la navegació entre les Sorres i Montjuïc, o entre Barcelona i Badalona, podia durar d'una a tres hores; entre Badalona i Mataró, ben bé el doble; i entre Mataró i Blanes, de quatre a vuit hores, segons la velocitat de la nau.

Pel que fa al cost, la relació d'1 a 28 establerta, segons l'edicte de Dioclecià, entre el transport marítim i el terrestre es devia veure encara incrementada pel caràcter rectilini del primer, de manera que les comunicacions en aquestes distàncies curtes també devien ser preferentment marítimes.

A tall de conclusió

Els ports de Laietània es van començar a utilitzar en època ibèrica i, amb escasses excepcions, continuaren en ús durant tota la dominació romana. La seva situació ve determinada, d'una banda, per factors pròpiament marítims, com el recer que podia oferir la costa o la necessitat d'ancorar fort en determinats llocs per esperar vents favorables. En segon lloc, hi devia influir la facilitat de comunicacions vers l'interior. En canvi, contra l'opinió d'altres autors, creiem que és possible afirmar que aquests condicionants influeixen més en la disposició del poblament que no pas aquesta disposició en l'elecció dels llocs portuaris.

Amb la romanització, les comunicacions marítimes van passar a ser controlades i fiscalitzades per l'Estat romà, al mateix temps que es devien dotar de les infraestructures adequades a la seva funció.