

EL PORT ROMÀ DE *BARCINO* (BARCELONA) I EL *PRAEFECTUS ORAE* *MARITIMAE LAETANAE*. UN POSSIBLE *PORTUS COMERCIAL*

RAMON JÁRREGA DOMÍNGUEZ*
Institut Català d'Arqueologia Clàssica

RESUM

En aquest estudi es planteja l'existència d'un port romà a *Barcino* (Barcelona), tot intentant esbrinar la seva ubicació i la relació amb el nucli urbà de la ciutat. S'estudia també el paper del *praefectus orae maritimae laetanae*, magistrat documentat en una inscripció de Tarragona, en relació amb aquest port.

ABSTRACT

This study deals with the existence of a Roman port in Barcino (Barcelona) and at the same time attempts to determine its location and its relationship with the urban nucleus of the town. The role of the praefectus orae maritimae laetanae, a Magistrate documented in an inscription found in Tarragona, is also studied.

Paraules clau: Port romà, *Barcino*, comerç, organització militar.

Keywords: *Roman port, Barcino, trade, military organization.*

Introducció

Sobre el port de la *Barcino* romana s'ha tractat en diverses ocasions, tot i que mai no s'ha trobat cap prova arqueològica de la seva existència. De tota manera, en una ciutat amb el rang de colònia, situada just davant del mar i que deu en bona part la seva existència a la seva estratègica situació, en l'encreuament del mil·lenari camí que seguia la costa hispànica de nord a sud (i que hom anomenà primer via *Herculea* i després via *Augusta*) amb el que permetia endinsar-se ves

* Aquest treball ha estat dut a terme amb en el marc del projecte d'I + D "Amphorae ex Hispania. Paisajes de producción y consumo", finançat pel Ministeri de Ciència i Innovació (codi: HAR2011-28244).

l'interior seguint la conca del Llobregat, és de pura lògica suposar que tingué un port en l'Antiguitat.

Tanmateix, sobre la situació del port no s'han fet més que conjectures, i malgrat estar allunyat de l'antic nucli urbà romà, s'ha suggerit que podia estar al peu de la muntanya de Montjuïc, a l'àrea de Can Tunis. Hem de recordar que el delta d'aquest darrer riu és de formació històrica força recent, ja que en època romana no existia, havent-hi en canvi un gran estuari que s'endinsava almenys fins la zona de l'actual població de Sant Boi. Certament, l'existència d'un antic poblat ibèric (malauradament gairebé desconegut) dalt de la muntanya de Montjuïc, del qual tan sols s'han pogut identificar alguns materials trobats en superfície a la vessant sud de la muntanya (DE LA VEGA 1977; DE LA VEGA – SANMARTÍ 1985; SANMARTÍ 1987), fa pensar en l'existència d'una zona portuària molt antiga, que aquest poblat controlaria. Quina pogué ésser l'entitat d'aquest poblat no ho podem saber, i potser no ho sabrem mai, tenint en compte els profunds canvis topogràfics que comportà la construcció del castell de Montjuïc, ja que resulta lògic suposar que el poblat es trobés en el seu emplaçament. No obstant això, no és impossible que s'estengués per les faldes del turó.

La investigació sobre ports antics: ports refugi, ports d'escala, ports de comerç

Tot i que no ens hi hem d'entretenir, ja que el que ens ocupa és el port de *Barcino*, cal fer un breu esment de l'estat de la recerca sobre els ports antics, per tal de que puguem enfocar millor el cas concret que estudiem aquí. Per començar, es pot dir que, des del punt de vista arqueològic, s'ha parat una atenció especial, potser excessiva, a l'estudi dels derelictes en detriment de les estructures portuàries per si mateixes, arribant al que Marriner i Mohrange (2007) anomenen *ship-centrism*. Tanmateix, en els darrers anys s'han dut a terme alguns estudis interessants sobre les estructures portuàries en època romana, com les dels ports de *Caesarea Maritima*, a l'antiga Judea (Raban 1998), Marsella (HESNARD 1995 i 2003), Nàpols (BOETTO – CARSANA – GIAMPAOLA 2009), Olbia (D'ORIANO 2002) o el port fluvial de San Rossore, a Pisa (CAMILLI 2005). Cal destacar també l'estudi d'E. Felici (1998) sobre diversos ports de l'antiga Mediterrània, especialment italians. Darrerament s'han començat a aplicar noves metodologies (com la geofísica) a l'estudi d'alguns ports antics del Mediterrani oriental, concretament Tir, Cesarea, Sidó i Alexandria (MARRINER – MOHRANGE 2006 i 2007).

En el cas hispànic podem destacar els estudis duts a terme sobre el port hel·lenístic i romà d'Empúries (NIETO *ET ALII* 2005) o el de *Saguntum* (DE JUAN 2002), on es conserven encara restes arquitectòniques actualment submergides. A nivell més teòric, comptem amb els estudis de Macías i Remolà (2005 i 2010) sobre el port romà de *Tarraco*. Un tema poc estudiat és el dels fondejadors i la

seva relació amb els ports antics, que A. Espinosa, F. Sáez i F. Castillo han estudiat en relació al País Valencià (ESPINOSA – CASTILLO 1996; ESPINOSA – PÁEZ – CASTILLO 2003; ESPINOSA – CASTILLO – SÁEZ 2004; DE JUAN 2009). Finalment, amb una visió de síntesi del litoral català en època romana, amb especial atenció a la zona de *Barcino*, cal esmentar els estudis de P. Izquierdo (1997 i 2009).

Encara que es centri cronològicament en un altre període, el medieval, és de gran interès pel cas que ens ocupa el recent treball de M. Soberón (2010), que tracta sobre el port baixmedieval de Barcelona i l'estudi d'un derelict del segle XV, però que també ha aportat dades interessants per a l'època romana, a les quals ens referirem més endavant. R. Julià i S. Riera (2010) han fet l'estudi paleoambiental corresponent a aquesta intervenció, aportant dades molt interessants que també comentarem després.

No cal aquí entretenir-nos en definir què és un port refugi, un d'escala o un de comerç, però és evident que en el primer cas és la natura la que ha predeterminat la ubicació d'aquests ports (per exemple, en el cas de Marsella o Cartagena), mentre que en els altres casos són les circumstàncies polítiques o socioeconòmiques les que han determinat la ubicació dels ports. Vitruvi (*De Architectura*, V, XII, 55, 56), diu que quan no es donen les condicions naturals favorables (presència de caps o promontoris i desembocadures de rius) es feia necessari protegir els ports mitjançant la construcció d'un moll. Això demostra clarament que no sempre la ubicació dels ports venia determinada per les condicions naturals.

Com veurem seguidament, a la costa de l'actual ciutat de Barcelona hi hagué no un sinó dos ports, acomplint el primer (el de Montjuïc) les característiques de port de refugi, tot i que amb el pas del temps creiem que va ésser més important l'altre port, davant el nucli urbà de la ciutat romana, tot i que no tenia característiques portuàries naturals.

L'àrea portuària de Montjuïc

Un element clau per a suposar l'existència d'una àrea portuària al costat de la zona meridional de Montjuïc fou la troballa, l'any 1946, d'unes grans sitges farcides de terres amb material ceràmic ibèric, que aparegueren a la zona de Magòria (COLOMINAS 1945-46; SERRA RAFOLS 1974; BLANCH *ET ALII* 1993a; ASENSIO *ET ALII* 2009a i b). El volum i les dimensions totalment desproporcionats d'aquestes sitges ha fet suposar, raonablement, que deuriem tenir com a finalitat l'emmagatzemament de cereals relacionats amb l'activitat portuària.

Ja de plena època romana, les troballes d'àmfores als sorral·ls del delta del Llobregat (IZQUIERDO 1992) permeten suposar l'existència d'una àrea de fondejadors i desembarcament ja passat el curs del Llobregat, a la zona de Gavà i Viladecans, que deuria possiblement relacionar-se amb les vil·les romanes que es trobaven a la costa immediata, com la de Nostra Senyora de Sales (Viladecans),

Serra de Can Valls (Gavà) (IZQUIERDO 2009, p. 185) o el Castell (Castelldefels) (LÓPEZ MULLOR – ESTANY – LACUESTA eds. 2005, p. 31-32, 96, 205-207 i 257-258). Aquests fondejadors permetrien el desembarcament de materials d'importació (s'han trobat àmfores africanes d'època imperial), i potser també, l'intercanvi amb productes autòctons, com podria ésser el vi.

Amb tots aquests elements, i a manca de dades arqueològiques més precises, podem suposar que el poblat existent a Montjuïc degué tenir una gran importància estratègica, tot dominant visualment l'antic estuari del Llobregat. S'ha pensat que aquest poblat degué tenir una gran importància, essent fins i tot la capital de la Laietània, i havent-se-li atribuït el nom de *Laie* (GIMENO 1950), que no és altra cosa que una extrapolació del nom *laiesken* que apareix en les monedes ibèriques (VILLARONGA 1979, p. 130, núm. 299; pp. 219-211, núms. 746-748), i que no vol dir altra cosa, segons sembla, que “moneda dels laietans”, sense que això pressuposi que tingués que existir una ciutat epònima d'aquest *populus* ibèric. Tampoc no podem atribuir-li automàticament el nom de *Barcino*, o *Barkeno*, a partir d'unes poc conegudes monedes ibèriques (VILLARONGA 1979, p. 113, núm. 239), ja que dominant visualment el pla de Barcelona hi ha també el poblat ibèric del turó de la Rovira, que n'és també un bon candidat; de tota manera, l'atribució al primitiu assentament de *Barcino* a Montjuïc resulta lògica, considerant la importància estratègica del lloc i la de la ciutat romana posterior, que en podria haver adoptat el nom.

Un altre element que fa suposar l'existència d'una àrea portuària al cantó meridional de Montjuïc és l'existència d'una pedrera romana, localitzada fa pocs anys a aquesta zona (BLANCH ET ALII 1993b; ASENSIO ET ALII 2009a, p. 18); d'aquesta pedrera procedeix la coneguda com a “pedra de Montjuïc”, amb la qual es varen fer els monuments romans de Barcelona (ÁLVAREZ – VAYER – RODÀ 1993). És lògic suposar que la pedra deuria ésser embarcada, en època imperial, prop de la pedrera (tal vegada en l'antic port d'origen ibèric) i que seria transportada per mar fins el nucli urbà de la ciutat (GRANADOS – AODÀ 1993, p. 15), situat al turó de Ciutat Vella que les fonts medievals anomenen *mons Taber*, nom del qual no en coneixem l'origen, i que no podem saber si era ja el que li donaven els romans. Aquesta circumstància, considerant que el procés de transport que apuntem és molt més factible que no pas un trasllat dels blocs de pedra per terra (considerant la distància a que es troba Montjuïc i el fet de tenir el nucli urbà a tocar el mar) creiem que és ja un element que ens permet suposar l'existència d'una altra zona portuària immediata al nucli urbà de *Barcino*.

S'ha suggerit que el progressiu rebliment pels sediments fluvials en època tardorepublicana al port de Montjuïc podria haver justificat el trasllat del port romà davant del nucli urbà de la ciutat (IZQUIERDO 2009, 185), mentre que l'exportació vinícola de l'àrea del Llobregat seguiria exportant-se des de l'àrea de les Sorres (IZQUIERDO 1992), davant de Gavà i Viladecans. Sense negar que això

pugui ser en part així, creiem que la raó del naixement del port situat davant el nucli urbà de la *Barcino* imperial es degué més aviat a la lògica necessitat de crear un nou port just davant d'aquest nucli urbà, bé aprofitant un port natural, bé arrançant la costa per tal d'ubicar-hi una àrea portuària.

El port davant la ciutat romana

Durant força temps, així com s'havia suposat l'existència del port romà al peu de Montjuïc, se l'havia situat també justament davant el nucli urbà de la ciutat romana (SANPERE I MIQUEL 1890; VILA – LASSASSAS 1974; VILA 1981). Tanmateix, en el seu estudi geològic de la zona, Riba i Colombo (2009, 36) dubten de l'existència d'un port estable, i afirmen que hi hauria un entrant de la costa amb sorres mòbils accessible per les embarcacions en moments d'aigües altes. Tanmateix, creiem que hi ha diversos elements que cal considerar, com ho farem seguidament. En tot cas, l'existència d'un port en època altmedieval és segura, ja que les Drassanes Velles estaven situades a la zona del carrer de Regomir, tot i que aquestes drassanes es varen construir en el segle XI; sabem que no hi havia llavors un port segur, perquè les ordinacions de l'època preveïen que els patrons i mariners del barri tenien que acollir les naus que encallessin (FONT RIUS 2008, p. 663). Tanmateix, tot i la inexistència d'un port de refugi, això ens està indicant que la platja situada davant de la ciutat tenia funcions portuàries. Vila i Cassassas (1974, pp. 49 i 76; vegeu també RIBA I COLOMBO 2009, p. 122) situaven el port comtal a la zona del Born, i el de Jaume I en l'espai situat entre la punta de Santa Clara i el Puig de les Falzies.

L'argument més pregó que hi ha per a suposar l'existència d'un port antic era l'estranya protuberància, en forma de fortí, que la muralla romana descrivia a aquesta zona, i que s'ha pensat que es bastí per tal de tenir un bon control del port des de les muralles (IZQUIERDO 1997 i 2009). Encara que més endavant tornarem sobre el tema d'aquesta particularitat de la fortificació, doncs que ara sabem que té una cronologia tardoromana, aquest és, efectivament, un argument que ens permet relacionar la muralla amb el port romà, i ubicar aquest prop de la muralla. Seguidament veurem quins són els elements amb què comptem per tal d'intentar ubicar aquest port.

Arribats a aquest punt, convé plantejar-se quin tipus d'enclavament portuari podria haver hagut aquí, i a quina denominació i tipologia de l'època correspon (ESTRABÓ, Geog., III,4.7; Servi, *Ad Aeneidam*, 2, 23; ULPÍA, *Dig.* 50.16.59; vegeu dins la bibliografia moderna ROUGÉ 1966, p. 117). En aquest sentit, les fonts ens parlen de dos tipus d'instal·lació: el *portus* i la *statio*. Hi havia una clara diferència entre *portus* i *statio*, entès el primer com un lloc de més entitat i el segon com un simple punt d'ancoratge i intercanvi de mercaderies. Al *Digest* (*Dig.* XLIII, 12, 1, 13) apareix el terme *statio* associat a un lloc on els vaixells podien fer aturades tècniques i operacions comercials (*stationem dicimus a statu-*

do; is igitur locus demonstratur ubicumque naves tuto stare possunt). Tanmateix, qui deixa més clara la diferència entre ambdós conceptes és Servi (*Ad Aeneidam*, II, 23), en afirmar que el mot *statio* s'usava per a designar els llocs on les naus s'hi aturaven algun temps, mentre que al *portus* hi hivernaven (*statio est ubi ad tempus stant navis, portus ubi hibernant*). En el mateix sentit s'expressa Isidor de Sevilla (*Etymol.*, Orígenes, XIV, 8, 39-40: *Statio est ubi ad tempus stant naues, portus ubi hibernant*)¹. Com el seu nom indica, podem pensar que la *statio* era un lloc de pas, no d'origen o destí de mercaderies.

Tanmateix, hem de parar atenció a alguns enclavaments que ens esmenten les fonts escrites, sempre amb el nom de *portus*, que tenen com a característica comuna esser l'àrea portuària d'alguns nuclis situats a poca distància de la costa, però a l'interior. És el cas del *Portus Pisae*, a Itàlia (RUTILI NAMACIÀ, *De Reditu Suo* I, 527-540; 2, 11-12), o del *Portus Sucrone* (RAVENNATE, IV,42; *Portum Sucrone*), i el *Portus Illicitanus* (PTOLOMEU, *Geographiké*, II, 5), a les actuals costes valencianes. Es tracta, clarament, de l'àrea portuària de *Pisa*, *Sucro* (probablement a Alzira) i *Illici* (Elx). Tanmateix, tot i que les fonts els anomenen *portus* (*limen*, en grec, en el cas de Ptolemeu) no resta gens clara la seva entitat con a ports en el sentit esmentat més amunt.²

La topografia antiga de la zona

La configuració de la costa ha canviat clarament en els darrers 2000 anys, com ho demostren les notícies que coneixem des de l'Edat Mitjana; el recent i interessant estudi de Riba i Colomo (2009) permet comprovar-ho a bastament. En primer lloc, tinguem en compte que, a fregar l'antic *mons Taber* i el traçat de la muralla, hi havia vers l'any 1000 una riera (el torrent de Merdançar o Merdança, també conegut com a riera de Sant Joan) que en certa manera prefigura la moderna via Laietana, tot i que aquesta darrera es va obrir a principis del segle XX. El que hi havia a l'altra banda d'aquesta riera no era gaire conegut fins fa alguns anys, tot i que els descobriments arqueològics més recents ens ajuden a imaginar-ho. Així, fins no fa gaire es creia que el mar descrivia una profunda entrada que arribava ben bé fins al traçat de la primitiva via Augusta (que correspon als actuals carrers de la Bòria, Corders i Carders); així es recull, per exemple, a l'obra de Pau Vila i Lluís Casassas (1974). Les troballes arqueològiques (a les quals després ens referirem) demostren, però, que la costa antiga deuria arribar almenys fins a l'actual passeig del Born.

1. Recordem que el llarg període de *mare clausum* s'estenia entre els mesos d'octubre i març, durant el qual gairebé no es navegava.

2. Probablement, tot i que en aquest cas es coneixen estructures portuàries importants (DE JUAN 2002), i malgrat que les fonts antigues no l'esmenten, el port del Grau Vell de Sagunt deuria ser conegut com a *Portus Saguntinus*, o potser *Portus Sagunti*.

Sabem, gràcies a la documentació medieval, que a aquesta zona, davant del mar, hi havia tres petits turonets: el Puig de les Falzies (situat a l'actual emplaçament de la Llotja, tocant al Pla de Palau), els Codals o Morro del Codolar (a l'actual plaça de Medinaceli i el govern militar) i, una mica més reculat, el Cogoll, que es trobava on hi ha el monestir medieval de Sant Pere de les Puel·les. Aquestes emergències rocoses probablement feien difícil l'ancoratge (RIBA I COLOMO 2009, pp. 34-35 i 37).

D'altra banda, la documentació medieval ens permet també saber que la zona on actualment hi ha el Pla de Palau era ocupada pel mar, i que allà hi havia una illa que aquesta documentació anomena "Illa d'en Maïans"; tanmateix, sembla que aquesta illa es devia formar vers el segle XV, a causa dels al·luvions del Besòs que restaren detinguts pel dic de Llevant, construït en aquella centúria (RIBA I COLOMO 2009, pp. 123 i 125). Per tant, des de la zona del Born es pot dir que la línia de costa ha reculat en els darrers 2000 anys; probablement en direcció al Besòs el mar penetrava més a l'interior, o bé hi hauria una zona de maresmes, com ho sembla indicar el fet de que el traçat de la via Augusta, en direcció a *Baetulo* (Badalona), s'endinsava cap a l'interior (PALET 1997, p. 167), seguint aproximadament, com hem dit, el curs dels carrers de la Bòria, Corders i Carders.

Izquierdo (1997) considera molt probable l'existència d'un sortint força pronunciat a l'àrea nord de la costa, que estaria palesat per un turó terciari (l'anteriorment esmentat Puig de les Falzies, situat al lloc on en època medieval es va construir la Llotja) i per les necròpolis del Born i de Santa Maria del Mar, que evidentment demostren que, almenys en època tardoantiga, aquella zona era terra ferma, tot i que sembla clar que immediata a la platja, ja que moltes tombes es varen excavar en la sorra (BELTRÁN DE HEREDIA 2010 i 2011). Per tant, tenint en compte l'existència d'aquest sortint, Izquierdo creu que es pot teoritzar la presència d'un port natural que estaria situat al voltant de l'actual plaça d'Antoni López i de la part baixa de la Via Laietana. Aquest port podia haver estat un bon refugi davant les llevantades, més encara considerant que podria haver hagut una barra de sediments procedent de l'antiga illa d'en Maïans; tanmateix, ja hem dit que aquesta illa sembla haver-se format al segle XV.³ De

3. La illa d'en Maïans, que es trobava situada en l'actual Pla de Palau, va restar engolida per la costa en haver avançat aquesta a causa dels al·luvions de la riera de Merdança. Evidentment, aquesta illa podria, com suposa Izquierdo, haver estat molt important per a contribuir a crear un port arretrat; un cas similar, des d'un punt de vista topogràfic, seria el d'Empúries, on l'antic turó de la Palaïàpolis (l'actual nucli Sant Martí d'Empúries, també avui unit a terra ferma) ocupa una situació similar a la de l'illa d'en Maïans. També hi hauria una certa similitud (salvant les distàncies de cabal) entre la desembocadura del riu Fluvià i la de la riera de Merdança, que desembocava entre el barri Gòtic i l'illa

tota manera, no es pot descartar que hi hagués algun tipus d'escullera artificial, a la qual podrien referir-se els *braços protectors* del port esmentats per Aviè (*Ora maritima*, 520-522), segons Izquierdo (1997). És ben sabut, però, que Aviè escrigué la seva *Ora maritima* en el segle IV de la nostra Era, però que sembla inspirar-se en un antic periple púnic o grec, la qual cosa, unida al caire poètic de la seva obra, fa que tinguem que considerar el poema d'Aviè amb força precaució.

D'altra banda, convé destacar el fet de que en la muralla tardoromana de *Barcino* es troben a bastament elements epigràfics reutilitzats en tots els cantons menys en el sector del carrer de Regomir (és a dir, el que dóna al mar), la qual cosa s'ha suposat que es deu al fet que a aquesta àrea no hi devia haver necròpolis, servint la porta de la muralla (des d'època d'August) per a accedir directament a l'àrea portuària que hi devia haver a aquesta zona (GRANADOS-RODÀ 1993, p. 15).

Amb les dades actualment existents, basant-se en arguments geològics, Riba i Colombo (2009, p. 222) han pogut documentar una platja relicte preromana que s'iniciava a la zona de Sant Pau del Camp i prosseguia pels actuals carrers de les Tàpies i Nou, plaça Reial i carrers d'Escudellers, Avinyó, Regomir, Gignàs, Baixeras i seguia fins Santa Maria del Mar, el carrer de Joan Massana, el Fossar de les Moreres i el carrer de Bonaire, fins arribar als soralls de Santa Anna. El fet que a la base de la torre rodona de la muralla tardoantiga que es troba a la plaça dels Traginers s'observi una forta meteorització i erosió de les pedres fa pensar que es deuria a l'acció de les onades de la platja (RIBA I COLOMBO 2009, p. 34).

Cal dir que en aquesta zona s'alçaven dos dels afloraments rocosos (el Puig de les Falzies i el Morro del Codolar) als quals ens hem referit abans. Tots els entrants situats a aquesta àrea restaren reblerts pels sediments al·luvials en època romana (RIBA I COLOMBO 2009, p. 223), com ho indiquen les dades arqueològiques (concretament, la documentació de les necròpolis tardoantigues). Per tant, aquesta àrea podia perfectament haver albergat un port romà, tot i que entès com a port comercial, no de refugi, ja que, com diuen els dos autors esmentats més amunt, no reunia les condicions per haver estat un port del segon tipus.

Una vegada que hem definit, aproximadament, l'antiga línia de costa, veurem seguidament quins elements tenim per tal d'intentar situar l'antic port romà. Val a dir que aquests arguments són exclusivament arqueològics, i tot i que no con-

d'en Maïans. Fins i tot (encara que no tenim cap dada que ens permeti recolzar-ho) podríem suposar l'existència d'un farell a l'illa d'en Maïans, tenint en compte que seria un bon punt a l'entrada del port. Qui sap si, fins i tot, l'illa d'en Maïans no té un origen artificial; pensem en el cas del port de Claudi a Ostia, on es va construir un far sobre un vaixell enfonsat a l'entrada del port (SUETONI, *Vita Claudi*, 20) la qual cosa va produir l'existència d'una illa artificial. De tota manera, Riba i Colombo (2009, pp. 123 i 125) creuen que aquesta illa s'origina en època medieval, com hem dit abans. Per tant, tot el que s'ha suggerit més amunt resta en el terreny de la hipòtesi.

sisteixen (amb una possible excepció) en les restes físiques del port pròpiament dit, són elements que creiem que se li poden relacionar.

Comencem per l'estranya protuberància que mostra la muralla romana a l'alçada dels carrers de Regomir i Gignàs, que presenta una planta quadrangular i que s'ha interpretat (creiem que encertadament) com un element relacionat amb el control militar del port. Aquest element apareix esmentat a la documentació medieval, amb el nom de Castell de Regomir. Tanmateix, cal tenir present la cronologia d'aquesta construcció, que ara sabem que correspon exclusivament a la muralla tardoromana (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, p. 264-267; HERNÁNDEZ-GASCH 2006, p. 87-89), la qual cosa indica que, en algun moment del segle IV o inicis del V⁴ es va considerar convenient bastir aquesta construcció per tal de controlar el port. Per tant, no es pot ja mantenir la proposta de que és una construcció d'època augustiana, integrada en la muralla de la ciutat fundacional (IZQUIERDO 1997 i 2009), i que semblava trobar un paral·lel a la muralla i el port de *Forum Julii* (Fréjus). De tota manera, hi ha un element (molt diferent) que ens permet relacionar els ports de *Barcino* i *Forum Julii*, com veurem després.

Una vegada aclarit el fet que la fortificació de la zona de Regomir pertany al període baiximperial, cal plantejar-se què hi havia a la zona amb anterioritat. En aquest sentit, la documentació arqueològica ens ha permès detectar una construcció (de la qual s'ha documentat un absis i un suposat criptopòrtic) de finalitat indeterminada però segurament de caire públic, que es data en època flàvia, a jutjar pels materials documentats (HERNÁNDEZ-GASCH 2006, p. 81-86), i que fou englobada dins la fortificació tardoromana abans esmentada. Per la presència d'elements hidràulics (concretament, d'una canalització), es podria pensar que pogués tractar-se d'una estructura de tipus termal. Tanmateix, això sobta una mica, perquè just a l'altra banda de l'actual carrer de Regomir (que ha de correspondre a l'antic camí d'accés a la porta de la muralla, presumiblement des del port), concretament als actuals números 7-9 d'aquest carrer, hi havia precisament unes termes, descobertes l'any 1990, de clar caire públic, i que es situen immediatament fora de la muralla, en una disposició paral·lela a la mateixa (i per tant, mirant a mar). La seva construcció (deguda potser, per la coincidència cronològica, als potentats locals Luci Minici Natal, pare i fill) es

4. La cronologia concreta de la muralla tardoromana de Barcelona no està encara aclarida; Balil (1961), basant-se en arguments tipològics, la va considerar d'època tetràrquica; tanmateix, un estudi tipològic i algunes troballes properes a la muralla ens han permès suposar que es va construir a inicis del segle V (JÁRREGA 1991 y 2005b); darrerament, altres autors s'han decantat pel segle IV, potser la segona meitat (PUIG – RODÀ 2007 i 2010; RAVOTTO, 2007 i en premsa). En aquests moments, com diem, no hi ha resultats concloents en cap d'aquestes propostes, per la qual cosa la construcció de la muralla pot oscil·lar entre finals del segle III i inicis del V).

data vers el segle II, i el seu abandó és anterior o contemporani a la construcció del recinte murari tardoantic, com posen de relleu C. Miró i F. Puig (2000, p. 176-177), qui encertadament assenyalen com a paral·lels de termes suburbanes situades davant el mar les localitzades a Pompeia i Herculà. El fet que aquestes termes es trobessin extramurs i al costat d'una porta de la ciutat, fan pensar que es podrien relacionar amb la zona portuària, com passa, per exemple, a *Tarraco* (Tarragona), on a la zona de l'actual carrer de Sant Miquel es varen bastir unes importants termes públiques en època severiana (MACIAS ed. 2007), en clara relació amb el port d'aquella ciutat.

Per tant, les construccions documentades a l'àrea compresa posteriorment a l'interior del fortí de la muralla tardoantiga deuen haver tingut una altra finalitat, podent haver correspos a un gran dipòsit d'aigua dolça per a ser utilitzada en relació amb el port, per aprovisionar els vaixells (HERNÁNDEZ-GASCH 2006, p. 87). Tanmateix, la presència a una cota molt baixa del canal d'alimentació, així com l'absència de paviments i de qualsevol arrebossat de *signinum*, dificulten aquesta possibilitat (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, p. 263). D'altra banda, l'aparent situació semisubterrània del criptopòrtic i l'absència de paviment permeten suposar que es tractaria d'una àrea d'emmagatzematge, associada al que podrien haver estat unes *tabernae* o pòrtic associat a la via d'accés al nucli urbà (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, p. 263-264; HERNÁNDEZ-GASCH 2006, p. 87). Per tant, la presència d'aquests elements podria posar-se en relació amb l'àrea de serveis immediata al port. De tota manera, el fet que un canal d'aigües netes desemboqués probablement a l'interior de l'estructura absidada fa pensar que aquesta darrera, si no un element termal, pot haver correspos a un nimfeu. És interessant tenir en compte que a l'àrea portuària de *Tarraco* s'han identificat també les restes d'un nimfeu de planta circular (o potser absidada) i d'època augustiana (BEA 2004-2005, p. 232-233), la relació del qual amb la resta d'estructures del port tarraconense tampoc no resta clara.

És molt possible que en les immediacions hi haguessin magatzems o *horrea*, propis de les instal·lacions portuàries, com els trobats a Tarragona (BEA 2004-2005, p. 234-238), amb els quals potser es podrien relacionar les possibles *tabernae* o pòrtic esmentat més amunt. Aquestes estructures degueren estar en ús fins finals del segle II o inicis del segle III (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, p. 262). Per tant, és un misteri l'ús d'aquesta zona fins la construcció de la muralla tardoantiga, i resulta prematur relacionar els nivells de cendres trobats amb eventuais destruccions intencionades.

Per tant, en resum, la ubicació de les termes trobades al carrer de Regomir i l'edifici localitzat a l'altra banda del carrer ens permeten pensar que es trobaven immediates al port romà, des del qual s'accedia a l'interior del nucli urbà pel camí corresponent a l'actual carrer de Regomir, entrant a la ciutat pel portal de la muralla que hi havia en aquest indret. Tanmateix, i tot i que aquest esquema

ens sembla molt vàlid i el podem considerar com a pràcticament segur, creiem que la problemàtica del port de *Barcino* és quelcom més complexa, com veurem seguidament.

Algunes troballes molt recents ens permeten acabar de documentar algunes dades que podem relacionar amb l'activitat portuària antiga. Així, les excavacions dutes a terme al costat de l'estació de França, on es va documentar un vaixell tinglat corresponent a l'escullera portuària construïda l'any 1477, es varen poder aplegar algunes dades molt interessants sobre la situació anterior a aquella data. A uns 6 m sota el nivell del mar, tot i que actualment en terra ferma, es va documentar un nivell de graves gruixudes en pendent, que s'interpretà com a resultat de les aportacions dipositades de forma natural des de la desembocadura del Besòs (SOBERÓN 2010, pp. 137-138; JULIÀ – LIERA 2010, p. 167). Cal no descartar, però, que aquest estrat s'hagi format per l'aportació de rieres més properes o bé fins i tot pel buidatge de llast o potser pel transport de pedra de Montjuïc, com es documenta en la capa més superficial (JULIÀ – LIERA 2010, p. 168). Sobre la superfície d'aquest estrat es va trobar un conjunt de 85 fragments d'àmfores tarraconenses, itàliques, africanes i bètiques, de les quals, segons el seu excavador, només es va poder identificar una forma, una Dressel 2-4 tardana tarraconense (SOBERÓN 2010, p. 138, nota 4) que, tot i que l'ha datat entre finals del segle III i inicis del IV, creiem que, per la seva descripció, correspon al que nosaltres hem proposat anomenar "Dressel 2-4 evolucionada" (JÁRREGA – OTIÑA 2008) i que es data bàsicament en la segona meitat del segle II i inicis del III dC, sense descartar una cronologia quelcom més tardana.

Part dels materials amforals als quals s'ha fet referència estaven força rodats, motiu pel qual és raonable pensar que han estat arrastrats per la propera riera, però altres no ho estaven, per la qual cosa es pot suposar que corresponen a un ancoratge d'època romana. A partir del pendent de l'estrat de graves esmentat més amunt es pot hipotetitzar que la línia de costa en època romana deuria trobar-se a l'alçada de la plaça de les Olles, on es va trobar una necròpoli tardoromana. Per damunt de l'estrat de graves es va trobar un altre, força potent (uns 1,50 m) de llims molt nets i compactes, que s'ha interpretat en relació amb la formació d'una llacuna provocada per l'acumulació de barres de sorra que acabarien separant del mar i cegant l'antiga platja d'època romana (i per tant, segons la nostra hipòtesi, el port); aquest procés es data, segons el C-14, en els segles IX-X, i es deuria en bona part a causes antròpiques, a partir d'un procés de desforestació (SOBERÓN 2010, pp. 139-140).

El *suburbium*

Fins no fa pas gaires anys es pensava que la ciutat de *Barcino* estigué reduïda exclusivament al nucli situat a l'interior de les muralles, però actualment sabem que no va ser així. Ja des de fa anys s'han vingut succeïnt algunes troballes

(sobretot funeràries) al barri de la Ribera, situat a l'altra banda de la riera de Merdança, com les troballes de nombrosos enterraments tardoantics al carrer de Montcada, al passeig del Born, el carrer de Josep Anselm Clavé, el passeig de Colom i la plaça de Medinaceli, a l'àrea de l'antic Govern Militar (BALIL 1956, p. 671; RIU 1984; GRANADOS – RODÀ 1993, fig. 3; PUIG 1999; CASAS 2009, p. 66-67; BELTRÁN DE HEREDIA 2010, pp. 366-367 i 370-372).

Posteriorment, al carrer de la Taronjeta, es va trobar un mosaic bicrom d'època altimperial (amb posteriors enterraments tardoantics sobre el mateix) que es va considerar pertanyent a una vil·la suburbana romana (GRANADOS–MUÑOZ 1993). Tanmateix, altres troballes constructives posteriors han permès comprovar que no es tractava d'un edifici aïllat, sinó que pertany a un veritable *suburbium* que durant l'Alt Imperi s'estengué per aquesta zona (AGUELO – HUERTAS – PUIG 2005, p. 21; BELTRÁN DE HEREDIA 2006, 2010 i 2011), com ho indiquen diverses troballes efectuades en els darrers anys als carrers de la Princesa, i dels Assaonadors, dels Flassaders i dels Carders (PUJADES 2006, p. 167). Les dimensions del *suburbium* no es coneixen amb exactitud, però tot sembla indicar que s'estenia fins l'actual zona de Santa Maria del Mar i potser fins el carrer de Montcada. El *suburbium* comptava amb una xarxa organitzada de distribució d'aigua, com ho demostren una conducció de tubs de ceràmica localitzada al carrer de l'Argenteria i una canalització de plom trobada a la plaça de l'Àngel, així com els desaigües trobats sota l'actual basílica de Santa Maria del Mar (de 22 m de llargària) i el Palau Nadal (BELTRÁN DE HEREDIA 2011, p. 104).

Aquest *suburbium* es degué despoblar durant l'Antiguitat Tardana, però en canvi hi constatem una important àrea funerària, que podem posar en relació amb un hipotètic temple paleocristià ubicat al costat de l'actual basílica de Santa Maria del Mar (BELTRÁN DE HEREDIA 2011), que probablement correspon al temple de Santa Maria de les Arenes on suposadament el segle IX el bisbe Frodoí va trobar el cos de Santa Eulàlia. Un exemple d'aquest canvi d'ús de la zona el trobem a l'esmentat cas de la *domus* del carrer de la Taronjeta, a sobre dels mosaics de la qual hi trobem enterraments tardoantics.

És temptador relacionar la dinàmica produïda a l'àrea del *suburbium* de *Barcino* amb el que succeí a *Tarraco*, on també entre el nucli emmurallat i el riu Francolí s'estengué, durant l'Alt Imperi, una important àrea suburbana, que a partir del segle III (o potser fins i tot abans) restà despoblada i substituïda per una important àrea funerària, relacionada amb diverses basíliques emplaçades a la zona (DEL AMO 1979; LÓPEZ VILAR 2006). El paral·lels poden anar encara més enllà, perquè les basíliques documentades a l'àrea suburbana de *Tarraco* semblen tenir una relació amb l'àrea portuària, cosa que (tot i que amb indicis més febles) podem constatar també a *Dertosa* (Tortosa) (ARBELOA 2000, p. 62; JÁRREGA 2006, p. 175 i 182). Per tant, creiem que la basílica paleocristiana que degué existir al costa del temple de Santa Maria del Mar, l'existència de la qual

ens indica tant la concentració d'enterraments dels segles V-VI a aquesta zona com la tradició referent a la troballa al segle VII del suposat sepulcre de Santa Eulàlia a Santa Maria de les Arenes (que gairebé amb seguretat correspon a Santa Maria del Mar), deuria tenir, com en els casos de *Tarraco* i *Dertosa*, una relació amb l'àrea portuària.

Hi ha encara altres elements que cal tenir en compte. En primer lloc, les excavacions dutes a terme a la zona dels actuals carrers de l'Argenteria i de Manresa, varen permetre constatar l'existència d'una via romana del segle I dC que es dirigia vers el mar, envoltada d'enterraments datats entre els segles IV i VI (CASAS 2009, p. 66). Aquesta via, per la seva orientació, constitueix el clar precedent del carrer de l'Argenteria, que en fossilitza el traçat, tot i que el seu curs actual sembla haver-se desplaçat lleugerament vers el Sud, ja que les excavacions efectuades així ho demostren (BELTRÁN DE HEREDIA 2011, p. 126).⁵ Cal posar de relleu que aquest camí apareix esmentat com a *via qui pergit ad Sancta Maria* o *via marina* en documents del segle XI (BELTRÁN DE HEREDIA 2011, 104). Si ens hi fixem, veurem que el carrer de l'Argenteria no és paral·lel als carrers i la muralla de la ciutat romana (que sí ho són, en canvi, a la riera de Merdança), sinó que es disposa en diagonal als mateixos, dirigint-se clarament ves Santa Maria del Mar, significativament des de la zona del portal de l'Àngel, que corresponia a una de les quatre portes de la muralla romana, concretament aquella per la qual la via Augusta entrava a la ciutat. Com que s'ha documentat la seva existència en el segle I de la nostra Era, cal descartar que el camí romà es creés per a accedir a la probable basílica paleocristiana existent a l'emplaçament de Santa Maria del Mar (gairebé amb seguretat la Santa Maria de les Arenes de la documentació del segle IX). Creiem, per tant, que la raó del traçat d'aquest camí romà ha d'ésser una altra, i plantegem la possibilitat de que es tracti del port romà. Això podria semblar incompatible amb la hipòtesi que situa aquest darrer en les immediacions del carrer de Regomir, però com veurem, no té per què ser-ho.

D'altra banda, hi ha un altre element viari identificat recentment, que correspon a un paviment de terra i pedres que es va documentar a la zona del passeig del Born (CASAS 2009, 67). Recentment s'ha plantejar que aquest paviment, datable entre mitjans del segle III i el primer terç del IV, correspondria en realitat a un eix viari paral·lel a la línia de costa i a l'actual passeig del Born, com ho corrobora la presència d'enterraments del segle V que s'arreglaren en relació a aquest camí, el traçat del qual semblen fossilitzar els actuals carrers de Josep Anselm Clavé, Ample i Àngel Baixeras (BELTRÁN DE HEREDIA 2010, 366;

5. S'ha trobat un paviment de gran extensió, datat al segle I dC, que correspon al carrer; a més, la troballa de tombes paral·leles al camí antic en el traçat del carrer actual confirmen aquest desplaçament de l'eix viari original.

BELTRÁN DE HEREDIA 2011, 128). Per tant, es tractaria d'un camí que resseguia, com dèiem, la línia costanera, tot i que la seva datació relativament tardana no ens permet saber si correspon o no a un camí existent en època altimperial. Coincideix amb el traçat de la platja relicte preromana identificada per Riba i Colombo, esmentada més amunt.

Finalment, sembla ser que l'actual carrer Montcada correspon a un vial de la parcel·lació de la centuriació de *Barcino* (PALET 1997, 172-173; BELTRÁN DE HEREDIA 2010, 373), per la qual cosa podria haver estat un camí romà que menaria també a la zona de Santa Maria del Mar, i que, per tant, podria haver estat també un accés a la zona portuària. Amb quina utilitat? Seguidament n'exposem la hipòtesi corresponent.

La producció d'àmfores al *suburbium* i al *territorium de Barcino* i la seva relació amb el port

Els elements més antics detectats a aquesta àrea del *suburbium* (i que podem considerar anteriors a la creació del mateix) són unes terrisseries en les quals es fabricaven recipients de ceràmica comuna i àmfores de la forma Pascual 1 (i potser també Dressel 2-4), com ho permeten documentar les troballes de l'antic mercat de Santa Caterina i del carrer de la Princesa (AGUELO – CARRERAS – HUERTAS 2006; CASAS – MARTÍNEZ 2006; AGUELO – HUERTAS 2009; CASAS 2009). Encertadament s'ha posat en relació aquesta terrisseria (o terrisseries) amb el port de *Barcino*, i sembla que es varen implantar des del mateix moment de la fundació de la ciutat, ja que es daten a partir de vers l'any 10 aC.

En relació amb tot això, i tot i que és una dada que cal examinar amb cura (ja que moltes vegades procedeix de troballes sense estratigrafies conegudes), pot ser significatiu el fet que els majors percentatges de troballes amforals d'època altimperial efectuades dins el recinte urbà de la ciutat romana corresponen a la zona més propera al mar, i per tant, al port (CARRERAS 1998; BERNI – CARRERAS 2001, p. 107).

En resum, les troballes efectuades, per bé que escadusseres, ens permeten suposar que des del mateix moment de la fundació de la ciutat, que es data vers els anys 15-8 aC (GRANADOS – RODÀ 1993, 12; RODÀ 2001, p. 22) es degué habilitar una zona portuària, que hem de considerar *ex novo*, ja que no tenim cap constància de l'existència de cap hàbitat amb anterioritat a aquesta zona. La finalitat econòmica d'aquest port resta ben palesa en el fet de que a la seva àrea immediata s'hi establí una sèrie de tallers ceràmics que tenien com a finalitat (possiblement prioritària) la producció d'àmfores vineres de la forma Pascual 1, i potser també Dressel 2-4. Aquests àmfores, lògicament, donaven sortida al vi laietà, que en temps d'August es dirigia bàsicament cap a la Gàl·lia i el *limes* germànic, com sabem ja des de fa temps (MIRÓ 1988) però que també començava a exportar-se a Roma.

Les bòbiles terrisseres de Can Tintorer (El Papiol) i Can Pedrerol de Baix (Castellbisbal), al Baix Llobregat, que són tan interessants per l'ús dels mateixos segells amforals en ambdós centres, tingueren una important difusió exterior, com ho demostra l'estudi dels derelictes (CORSI-SCIALLANO – LIOU 1985). Aquestes produccions podien haver tingut la seva sortida marítima per l'antiga àrea portuària de Montjuïc, o potser també (o més tard) per l'àrea de les sorreres de Gavà i Viladecans, en el cas de que el port immediat a Montjuïc comencés a cegar-se per l'aportació fluvial (IZQUIERDO 2009, 185).

Es interessant tenir en compte que s'han identificat les restes de dos embarcadors fluvials d'època romana aigües amunt del Llobregat dins la llera del riu, documentats a causa 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. És probable que també hi haguesin altres embarcadors riu amunt, a Martorell i a la confluència del riu Llobregat amb la riera de Rubí, i també al peu del forn d'àmfores de Sant Boi de Llobregat (IZQUIERDO 1997). Concretament, al pont del Diable de Martorell s'han documentat les restes del que sembla ésser un embarcador monumental esgraonat, a l'estrep oriental del pont (IZQUIERDO 2000, p. 46; IZQUIERDO 2009, p. 185) Sens dubte les àmfores produïdes als tallers de Can Pedrerol de Baix i Can Tintorer es deurién carregar en aquests embarcadors o en altres de similars.

És possible que la producció d'àmfores detectada a l'àrea del Vallès Occidental, concretament al taller de Can Feu (Sabadell) (CARBONELL – FOLCH 1998) es distribuís exteriorment també a través del Llobregat, en el suposat embarcador situat a la confluència del Llobregat i la riera de Rubí. Tanmateix, la troballa a *Barcino* d'exemplars d'àmfores amb segells procedents d'aquesta zona fa pensar que, efectivament, els productes del Vallès Occidental es comercialitzaven des d'aquesta ciutat (BERNI – CARRERAS 2001, p. 108). Resulta més improbable que es distribuís per aquesta ruta la important producció vinera de la zona de Caldes de Montbui (PASCUAL 1977, pp. 54-60), potser corresponent al *vinum laurense* que esmenta Plini (*Naturalis Historia* XIV, 71), i que a través de la vall del Mogent degué trobar una sortida al mar a través del probable port de *Baetulo*, on la presència de marques d'àmfores procedents del Vallès Oriental així ho fa pensar (COMAS 1997, p. 129). A la zona de *Baetulo* també s'ha documentat una important producció d'àmfores vineres, fins i tot al nucli urbà, i en les immediacions de la qual cal situar l'important taller de *Porcius* (COMAS 1997), ja fos aquest un important propietari rural o bé un comerciant. En relació amb el port de *Baetulo* es pot posar un paviment de pedra en forma de rampa en direcció al mar que podria correspondre a un varador, integrat o no en una drassana (IZQUIERDO 1997). Això ens permet pensar que aquesta ciutat tingué també en època romana una estructura portuària.

Tanmateix, no podem descartar que la producció vinera de l'àrea del Llobregat (la importància per a l'exportació de la qual ja hem posat de relleu) i potser del Vallès Occidental, tot i que arribés a mar al delta (llavors estuari) del riu Llobregat, fos transportada en barques al port de *Barcino*, com deuria succeir amb els materials lapidis de la pedrera de Montjuïc (ÁLVAREZ – MAYER – RODÀ 1993; BLANCH *ET ALII* 1993b), i que la veritable distribució comercial d'aquesta producció vinera estigués controlada des d'aquest port. Encara que s'ha suggerit la possibilitat de que es comercialitzessin les àmfores carregades de vi directament des d'embarcadors relacionats amb els llocs de producció (NIETO – RAURICH 1998), sembla més lògic pensar que es concentraven en un lloc determinat abans de la seva comercialització transmarítima (BERNI – CARRERAS 2001, p. 107); així ho fa pensar, per exemple, la concentració a *Baetulo* d'àmfores laietanes procedents de diferents terrisseries de la zona (vegeu COMAS 1997), la qual cosa referma la importància d'aquesta ciutat com a punt d'embarcament de mercaderies. A més, hi ha altres raons de tipus legal i administratiu que així ho fan pensar, i que comentarem més avall.

De tota manera, independentment del que passés amb la producció de l'àrea del Llobregat (aleshores anomenat *Rubricatus*), no podem deixar de banda la importància que té la presència d'un taller (o tallers) immediats a l'àrea portuària de la colònia. No ens volem endinsar aquí en la qüestió de si aquests tallers terrissers, tan immediats al *pomoerium* urbà del nucli colonial, estaven o no dins una propietat fundiària on es conreava el vi que s'envasava en les àmfores produïdes en aquests tallers, però això no sembla gaire probable. Sembla més aviat que aquests tallers estaven ubicats en aquest lloc (a l'àrea de l'actual barri de la Ribera) amb una finalitat clarament logística, que creiem que no pot ésser altra que el veïnatge de l'àrea portuària. Per tant, podem suposar que la producció que s'envasava en aquestes àmfores correspon al vi que es deuria conrear en els terrenys les diverses (i en l'actualitat, pràcticament ignotes) vil·les romanes del Pla de Barcelona.

La importància d'aquesta producció amforal i vinera a la mateixa zona de la platja de *Barcino* és un argument que ens permet pensar que ens trobem davant d'un *portus* important, i no d'una simple *statio* de pas, essent un important punt d'origen de l'embarcament de mercaderies.

L'embarcament de les àmfores i l'administració romana: *el portorium*

Massa vegades es considera l'embarcament del vi envasat en les àmfores un procés mecànic, oblidant les connotacions econòmiques i comercials que això comportà. No ens podem estendre aquí en la problemàtica de qui envasava el vi, si ho feia el mateix propietari de les terres o bé algun comerciant intermediari, amb el tema polèmic que representa la interpretació de a qui fan referència els segells amforals. Tanmateix, és ben evident que el seu transport i la posterior co-

mercialització marítima comportaren tot un seguit d'intercanvis i transaccions econòmiques que malauradament se'ns escapen.

A més de la problemàtica econòmica que l'intercanvi de les àmfores representa, no ens hem d'oblidar dels elements impositius que aquesta activitat econòmica comportà, i concretament d'una institució l'existència de la qual molt sovint s'oblida: el *portorium*. Aquest impost, ben estudiat per de Laet (1949) i Rougé (1975) així com per Frank (1936) i Balil (1953) en el cas d'*Hispania* sembla ser que corresponia, en els segles I i II dC a la *quingagesima* (el 2,5 per cent) del total del producte.⁶ Com indica Izquierdo (2009, p. 183) això vol dir que, d'un conjunt teòric de 1.200 àmfores, caldria entregar a l'estat un total de 30 àmfores, o pagar-ne el valor equivalent. És ben evident que aquestes operacions només podien fer-se en instal·lacions portuàries adients, on estaven situades les *stationes portorii*, de les quals en tenim mostres epigràfiques a la Bètica i a la Narbonesa.

L'activitat comercial del port de *Barcino* degué ésser ben intensa al llarg de l'Imperi romà; per bé que l'exportació a gran escala de vi laietà sembla haver cessat vers l'època flàvia, tant a la zona de *Barcino* com a les veïnes àrees del Llobregat i del Maresme, segurament en part degut a la competència dels vins gals (CARRERAS – BERNI 1998, p. 271). El moviment de mercaderies degué ésser ben intens, com ho indica la presència de productes d'importació documentats a la ciutat. És ben cert que, malauradament, fins ara gairebé no s'han publicat conjunts ceràmics significatius d'època romana de Barcelona, però les excavacions efectuades permeten constatar l'abundància de productes foranis com la sigil·lada gàl·lica, i especialment les produccions africanes, com les sigil·lades d'aquesta procedència i la ceràmica africana de cuina, ben presents en conjunts com l'àrea funerària de l'actual plaça de la Vila de Madrid (BELTRÁN DE HEREDIA 2007), així com les àmfores africanes, que arribaren en gran volum especialment durant l'Antiguitat Tardana (KEAY 1984; JÁRREGA 2005a).

Tot això ens permet deduir que l'activitat portuària fou important almenys fins el segle VI dC, i no es pot desvincular del destacable paper que jugà *Barcino* a *Hispania* durant els dos darrers segles de l'Imperi romà i en temps visigots (RIPOLL 2001), la qual cosa resta ben palesa tant pels diferents esments de les fonts escrites com pel testimoniatge de l'arqueologia; una bona mostra en són les

6. Sabem que Galba va tornar a la tradicional *quingagesima*, com es pot deduir de la inscripció *Quadragens. remissae* que apareix en les monedes de Galba encunyades a *Tarraco*. Tanmateix, no sabem si amb anterioritat s'havia aplicat tradicionalment a *Hispania* la *quadragesima* (que també era vigent a les Gàl·lies), com suposa de Laet (1949) o bé si, com suposa Etienne (1951) ja existia la *quingagesima* i va ésser Neró qui, en el seu afany recaptatori, havia augmentat la taxa impositiva a la *quadragesima*, igualant-la amb la de les Gàl·lies.

importants *domus* documentades a la baixada del bisbe Caçador (MIRÓ – RUIG 2000, p. 174-175; RIPOLL 2001, p. 38 i 41), al carrer de Sant Honorat, ben a tocar el fòrum de la ciutat (FLORENSA – GAMARRA 2003-2004, 193-200 i 204-205) i també a l'àrea més propera a la costa, com ho indica el fastuós mosaic de circ, d'època constantiniana, trobat al segle XIX al carrer de la comtessa de Sobradriel (BARRAL 1973; BARRAL 1978, p. 31-39).⁷ Cal també considerar l'esment que fa en el segle IV el poeta Ausoni (*Ep.* XXIII, 69-70) a la *muria barcinonensia*, que era un tipus de salaó que degué elaborar-se a la ciutat i que seria, sens dubte, exportada (no sabem en qui recipient ni en quin volum) des del port de la ciutat.

Un altre indicatiu ben clar de la importància del port en època tardoantiga és la construcció del fortí de planta quadrangular que es va alçar a la zona de l'actual carrer de Regomir i que, com s'ha dit abans, no existia en època altimperial, quan hi havia una altra mena d'edificacions. La presència d'aquest fortí no pot tenir altra explicació que la vigilància de la zona del port.⁸

Tenint en compte les dades d'època medieval i la continuïtat topogràfica posterior, podem considerar que, des que es va fundar en època romana (probablement, com hem dit, en època d'August), hi deu haver hagut sempre una continuïtat topogràfica en l'existència del port, encara que en algun moment de l'Alta Edat Mitjana degué produir-se un canvi topogràfic, quan per les aportacions de la riera de Merdança degué restar cegat el port antic, amb la qual cosa l'àrea portuària es va desplaçar del barri de la Ribera a l'emplaçament actual. La probable instal·lació d'un *portorium* permetria refermar la visió que aquí defen-

7. Aquestes troballes documenten l'existència d'una sèrie d'importants *domus* a la ciutat durant el segle IV, que només troben parí a *Hispania* en alguns casos de l'àrea suburbana de *Tarraco* (LÓPEZ VILAR 2006) i a Mèrida (PALMA 1997), i que probablement no són altra cosa que un reflex a nivell més modest de les grans *domus* que es construïren al mateix segle a Roma (GUIDOBALDI 1986 i 1993), que feien empal·lidir totes les que s'havien construït en temps anteriors, i que demostren l'escandalosa acumulació de poder econòmic per part de les elits durant el Baix Imperi. En una ciutat tan petita com *Barcino*, la presència d'aquestes *domus* no deixa d'ésser singular, i ens mostra el pes específic de les elits urbanes durant la primera meitat del segle IV, un moment en que es suposa que generalment aquestes estaven en decadència. Aital concentració de poder econòmic podem pensar que indica una activitat portuària ben viva, ja que aquestes elits tenien sens dubte la capacitat d'importar productes en abundància.

8. La comparació que s'ha fet amb el cas d'una edificació similar a *Forum Iulii* (Fréjus) (IZQUIERDO 1997) es pot mantenir a nivell funcional, però no la podem considerar des del punt de vista cronològic, a menys que sigui revisable la datació del fortí de *Forum Iulii*; el de *Barcino* correspon clarament al de la muralla baiximperial, que sembla que es pot datar en algun moment avançat del segle IV, com suggereixen les troballes monetàries (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, pp. 264 i 267; PUIG – RODA 2007 i 2010; RAVOTTO, en premsa) o fins i tot d'inicis del segle V (JÁRREGA 1991 y 2005b), a partir de paral·lels tipològics amb la fase honoriana de les muralles de Roma i amb la muralla de Terracina (CHRISTIE – RUSHWORTH 1988) i considerant algunes dades històriques, com la llei de l'any 397 recollida al *Codex Theodosianus* (*C. Th.* 15.1.34-36) als governadors provincials de que fortifiquessin les principals ciutats.

sem de que a *Barcino* no hi hagué una simple *statio*, sinó un veritable *portus*, lloc d'important sortida i arribada de mercaderies, que fan lògic suposar l'existència d'aquesta estructura impositiva romana al port.

La *praefectura orae maritimae laeetanae* i la probable funció militar del port de *Barcino*

L'existència d'un port a *Barcino*, com hem vist, és quelcom suposat ja des de fa temps, i les dades que hem aplegat aquí permeten pensar que l'activitat comercial d'aquest port fou prou intensa. Tanmateix, però, creiem que aquest port podria haver tingut també, almenys durant part de la seva història, una funció militar, com argumentarem tot seguit.

Les fonts epigràfiques de *Tarraco* fan esment a l'existència de la magistratura del *praefectus orae maritimae* (RIT 0162, 0164, 0165, 0166, 0167, 0169, 0171, 0288), que en un cas apareix com a *orae maritimae laeetanae* (RIT 0289). En una d'elles, però (RIT 0162) el càrrec esmentat és *praefectus orae maritumae conventus Tarraconensis*. Concretament, una d'aquestes inscripcions (RIT 0169) indica que el personatge era *praefectus orae maritumae cohortis I et II*; per tant, es fa referència a la presència de dues cohorts, la qual cosa comporta un destacament d'entre 60 i 1.200 homes (IZQUIERDO 2009, p. 183). Cal dir també que una de les inscripcions (RIT 0171) esmenta el càrrec del prefecte com *praefecto c(o)hor(tis) novae tilronum orae maritumae*, per la qual cosa sembla haver estat només prefecte d'una cohort de reclutes (*tironum*), no el prefecte de tota la costa. Un d'aquests *praefecti*, Q. Licini Silvà Granià (CIL II, 4225-4226), probablement natural de *Tarraco*, tingué una important relació amb la ciutat de *Baetulo*, com ho indica la *tabula patronatus* trobada a aquesta darrera ciutat (IRC I, 139; D'ORS 1953, p. 374). Precisament aquest és l'únic de tots els personatges esmentats que ostentà en la inscripció el càrrec de *praefectus orae maritimae laeetanae*, tot i que es coneix en dues inscripcions i en l'altre (RIT 0288) apareix només com a *praefectus orae maritimae*.

Aquestes inscripcions poden reflectir una situació d'una relativa complexitat, ja que potser no es tracta exactament en tots els casos del mateix càrrec, com s'ha suposat fins ara. Així, el personatge esmentat en la inscripció RIT 0171, Publi Licini Laeví, sembla haver estat només el comandant d'una cohort de reclutes adscrita a la prefectura maritima, no pas de tota ella. D'altra banda, en la inscripció RIT 0162 se'ns informa que Luci Antoni Siló fou *praefectus orae maritumae conventus Tarraconensis*. Per tant, resta ben clar que aquest darrer tenia sota l'encàrrec de vigilar el litoral de tot el *conventus*. El *conventus Tarraconensis* abastava des de la frontera amb la Gàl·lia fins probablement el riu *Sucro* (l'actual Xúquer), ja que Plini diu que en aquest riu començava l'Edetània venint des del sud, i que els edetans eren contribuïts d'aquest *conventus* (PLINI, Nat. Hist., III, 20 i 23). Per tant, sota el comanament d'aquest prefecte estaven els importants

ports de *Tarraco* i *Saguntum*, a més dels d'*Emporiae*, *Barcino* i el *Portus Sucronensis* (Cullera), i eventualment les instal·lacions que hi hagués davant les ciutats de *Baetulo* i *Iluro*, i potser fins i tot el port fluvial de *Valentia*.

Tanmateix, sobta la denominació específica de *laetanae* que una d'aquestes inscripcions dona a l'ora *maritima* objecte d'aquesta prefectura, tenint en compte la procedència tarraconense de la mateixa. Podríem suposar que aquesta fou una denominació genèrica de l'actual costa catalana, segons com interpretem una referència de Marcial, on diu que el seu amic Licinià en hivern cerca el sol del litoral de *Tarraco* i la seva *Laetania* (*aprica repetes Tarraconis litora tuamque Laetaniam; Epigrammae*, I, 49, 21-22)⁹, tot i que aquesta referència és massa ambigua. D'altra banda, Plini (*Naturalis Historia*, XXV 6, 17) fa referència a un episodi esdevingut a la *Laetania*, la part d'*Hispania* més propera, s'entén que a Roma (*in Laetania... Hispaniae proxima parte*).¹⁰ Tanmateix, les altres referències que tenim ens permeten determinar un territori més concret.

Així, el mateix Plini (*Naturalis Historia*, III 4, 21) diu clarament, tot descrivint la costa de sud a nord, que un cop passat el riu *Rubricatus* (que sens dubte és el Llobregat, tant per la ubicació com per l'evident etimologia) hi havia el territori dels *laetani* i els *indigetes*. Uns anys abans, Estrabó (*Geographiká*, III, 4, 8), fent una descripció de la costa en la mateixa direcció, feia referència després de *Tarraco* als *leetanoi*, *lartolaietai*¹¹ i els altres pobles que hi havia a la costa fins arribar a *Emporion*¹². Finalment, ja en el segle II dC, l'alexandrí Claudi Ptolemeu (*Geographiké Hyphéguesis* II, 6, 18) va citar les ciutats de *Barcino*, *Baetulo* i *Iluro*, que estaven a la "costa dels laietans" (*laietanon parálios*).

En canvi, la ciutat de *Tarraco* estava clarament a la *Cessetania* o *Cossetania*; Estrabó no en fa cap esment, però Plini (*Naturalis Historia*, III, 4, 21) descrivint (com hem vist abans) la costa de sud a nord, després del riu *Hiberus* (Ebre) esmenta la regió de *Cessetania* (textualment, *regio Cessetania*), el riu *Subi* (que

9. D'això podem deduir que Licinià tenia una propietat a la *Laetania*, denominació que apareix així en les transcripcions de Marcial.

10. García y Bellido (1947) publica (traduïda al castellà) l'expressió "Lacetania", però segurament es tracta d'un error. De totes les denominacions referents a la zona que actualment denominem (de forma convencional) Laietània, en tenim tres en època clàssica: l'expressió *Laesken* de les monedes (que vindria a significar "moneda dels laietans") permet pensar en la forma *Laietània*, però el que ens donen les fonts és *Laetania* (segons Marcial), i *laetani* segons Plini, cosa que quadra amb la inscripció referent al *praefectus orae maritimae*, i que per tant ens fa pensar que la forma més correcta, en època romana, és *Laetania*, i el seu gentilici *laetani*. Per tant, possiblement hauríem de parlar de Laetània i laietans més que no pas de Laietània i laietans, però aquests noms estan tan arrelats en la historiografia actual que ja és probablement impossible canviar-los.

11. La forma *lartolaietai* no es coneix per cap altra font, i podria ser una corrupció del text.

12. Cal notar que aquí incloem la transcripció de les formes gregues que emprava Estrabó, segons la grafia adoptada per García y Bellido (1945).

ha de ser l'actual Francolí) i Tarraco.¹³ Finalment, Ptolomeu cita en el litoral dels cossetans les ciutats de *Tarraco* i *Subur*.¹⁴ Per tant, els autors antics tenien molt clar que la zona dels laietans, que probablement podem anomenar *regio Laietania* o, més probablement, *Laeetania* (basant-nos tant en les inscripcions a les quals ens estem referint com al testimoni de Plini) correspon a la zona de *Barcino*, *Baetulo* i *Iluro*, mentre que la *regio Cessetania* (més probablement que *Cossetania*, que deu ser un error de Ptolomeu o d'algun dels seus copistes) correspon a la costa de *Tarraco*. Aquesta diferenciació també resta ben palesa quan Plini (*Naturalis Historia*, XIV, 71) contraposa la mala qualitat i l'abundància dels vins laietans enfront la qualitat dels de *Tarraco*.

Tant l'esment de les ciutats de Ptolomeu com (i especialment) les descripcions d'Estrabó i Plini permeten afirmar amb un grau de certesa força alt que la costa laietana, sigui quina sigui la seva denominació antiga (*laietana*, *laetana* o *laeetana*, aquesta darrera la més probable, ja que ve referendada per l'epigrafia) només podia correspondre a l'àrea marítima de les actuals comarques del Maresme i del Barcelonès (i probablement també del Baix Llobregat, i com a molt al sud, del Garraf); per tant, es fa força estranya aquesta denominació per a un destacament de la flota romana situat a *Tarraco* que, com sabem molt bé, estava a l'àrea de la *Cessetania* com es pot deduir del testimoni de Plini i Ptolomeu. És possible que en època imperial aquestes demarcacions tinguessin algun sentit de tipus administratiu, però no en tenim dades, i probablement ja no era sinó el record d'antigues demarcacions ibèriques, tot i que és possible que tinguessin alguna entitat, potser com a àrees de recaptació fiscal. Finalment, cal tenir en compte la distribució de les monedes iberoromanes de *Cesse* i *Laiesken*, del segle II aC, que clarament es poden posar en relació amb la zona de Tarragona i de Barcelona i el Maresme, respectivament (VILLARONGA 1979 i 1994, amb bibliografia anterior).

Podem concloure, per tant, que si més no es fa estrany que el *praefectus orae maritimae laeetanae* tingués la seva tasca a *Tarraco*, tot i que la inscripció al·lusiva s'ha trobat a aquesta ciutat; més aviat sembla probable que tingués una relació directa amb l'àrea laeetana o laietana, que ja hem vist que està ben delimitada, i com que el centre principal de la mateixa era indubtablement *Barcino*, resulta lògic associar aquesta prefectura amb aquesta ciutat.

13. Cal posar de relleu el fet de que aquí Plini no esmenta el territori segons el gentilici del *populus* que l'habita, com fa en altres casos, sinó que esmenta directament la *regio Cessetania*. Tanmateix, no sabem si això comporta o no cap diferència jurídica amb els altres *populi* que esmenta. D'altra banda, caldria revisar la grafia correcta de la referència pliniana; així, mentre García y Bellido (1947) publica la lectura *Cossetania*, Bejarano (1987) llegeix *Cessetania*, la qual cosa ens sembla més probable. A més, l'amonedació ibèrica de la zona fa referència a *Cesse*, no pas a *Cosse*.

14. *Subur* ha estat tradicionalment reduïda sense seguretat a Sitges, però no coneixem ni la seva ubicació exacta ni tampoc el seus status, problema del qual no ens hem d'ocupar aquí.

D'altra banda, s'ha suggerit que el *praefectus orae maritimae* pogués ésser el responsable de l'administració portuària (IZQUIERDO 2009, p. 183), la qual cosa comportaria que tingués jurisdicció sobre les activitats comercials. Tanmateix, les altres dades que tenim sobre *praefecti orae maritimae* ens fan associar aquest càrrec a funcions militars. En el nostre cas, això vindria avalat per l'esment de les cohorts que estaven sota el comanament del *praefectus*, que evidentment eren unitats militars.

La marina romana sempre s'havia pensat que era una part poc desenvolupada de l'exèrcit romà, però alguns estudis del segle XX (REDDÉ 1986; LE BOHEC 1989) han permès documentar que era més important del que hom pensava. L'esquadra d'època imperial fou organitzada per August després de la batalla d'Acci (31 aC); va establir inicialment la major part de les naus a *Forum Iulii* (Fréjus, a la costa provençal; cfr. Tàcit *Ann.* IV, 5, 1), però després les va transferir als ports itàlics de *Misenum* i *Ravenna*, segons testimoni de Suetoni (*Aug.*, XLIX, 1). El mateix autor esmenta la presència de diverses unitats d'aquestes flotes als ports d'Ostia i Puteoli (SUET., Vesp, VIII, 3). Posteriorment es varen anar creant diverses flotes, tant marítimes com fluvials (Alexandria, Síria, el Pont, Mèsia, Pannònia, Germània, Britànnia...), comanades per prefectes de rang eqüestre (LE BOHEC 1989).

S'ha discutit molt sobre la composició social dels soldats que servien a la marina (que tenien orígens geogràfics molt diversos), però sembla ser que a partir de l'època d'August eren individus lliures que al final del servei rebien la ciutadania de dret llatí. Tanmateix, als diplomes militars que coneixem a partir de l'època flàvia, aquests mariners mostren els clàssics *tria nomina* llatins, i els diplomes els atorgaren plenament la ciutadania romana (LE BOHEC 1989). Per tant, això podria reflectir potser algun canvi organitzatiu en les flotes imperials produït en època flàvia, la qual cosa lligaria amb l'epítet de *praetoriae* que tingueren les flotes de *Misenum* i *Ravenna* a partir de Domicià. D'altra banda, cal tenir en compte que aquestes flotes no solament acomplien funcions de vigilància, sinó que també servien per al transport de tropes terrestres i queviures relacionats amb l'activitat militar.

El rang del *praefectus* va ser sempre d'ordre eqüestre, a excepció de l'època de Claudi i Neró, quan aquest càrrec fou ocupat per lliberts; generalment es donava una certa precedència jeràrquica a la flota de *Misenum* per davant de la de *Ravenna* (LE BOHEC 1989). D'entre els diversos *praefecti* que ens documenta l'epigrafia podem esmentar, a tall d'exemple, un *praefectus orae Ponticae maritimae* d'època de Trajà, un cert *M. Gavius Bassus*, conegut per fonts epigràfiques (AE 1969-1970, 595; AE 1972, 173-174; vegeu també DEVIJVER 1976, G 8) i també per una referència de Plini el Jove (Ep. X, 21), qui l'anomena *vir egregius*, ja que era de l'ordre eqüestre. En general, la major part dels *praefecti orae mariti-*

mae coneguts corresponen a *Hispania* (concretament, els que aquí ens ocupen) i *Mauritania* (Reddé 1986, pp. 417-418).

No sabem si el *praefectus orae maritimae* tingué el seu comanament sobre tropes marítimes o terrestres, com ho podria fer pensar l'existència de dos *stratores* que havien servit sota el comanament de l'esmentat *Gavius Bassus*, tot i que es tendeix a pensar que els epitafis d'aquests *stratores* esmenten tot el seu *curriculum*, i que, tot i que en un moment donat havien servit sota el comanament del *praefectus orae*, deurién haver estat *stratores* en un moment posterior de la seva carrera militar (PEREA 2000, p. 595). Tanmateix, hi ha motius per a pensar que els *praefecti orae maritimae* tenien només al seu càrrec tropes terrestres (REDDÉ 1986, p. 421). Per tant, ara com ara, no podem estar segurs de si el camp d'acció del *praefectus orae maritimae* eren els vaixells de la flota (i per tant, la marina de guerra) o tan sols tropes terrestres, que en aquest cas tindrien la finalitat de vigilar les costes i protegir els ports (REDDÉ 1986, p. 422).

Un exemple d'això seria l'existència per separat d'un *praefectus orae Ponticae maritimae*, que dirigiria les tropes terrestres, i un *praefectus classis Ponticae* que, com el seu nom indica, manava la flota (REDDÉ 1986, p. 422; VIDMAN 1972, p. 54; FRENCH 1984, p. 56). Tanmateix, hi ha un document epigràfic del segle II (*L'Année Epigraphique* 1965, n°348) que esmenta un *praefectus orae Amastris et classis Ponticae*, que reunia per tant els dos comanaments per tal de vigilar una àrea concreta, la zona d'*Amastris*.

Per tant, podem pensar que el *praefectus orae maritimae* tenia majoritàriament (o probablement en exclusiva) tropes terrestres sota el seu comanament, ja que no s'esmenta la *classis*, com en el cas de l'altra prefectura. Tanmateix, no podem descartar que es tracti d'un càrrec subordinat a la prefectura de la *classis*, però això sembla poc probable. Per tant, és lògic preguntar-se d'on sortien aquestes tropes, que en el nostre cas seria raonable pensar que es tractava d'unitats pertanyents a la legio *VII Gemina*, i que devien estar aquarterades al costat d'un o més ports.

La denominació de la prefectura que aquí ens ocupa ens fa pensar que l'antiga Laietània degué tenir algun paper en les funcions de la mateixa. Considerant que la ciutat més important d'aquesta zona era, evidentment, *Barcino*, podem pensar que el seu port fou el lloc on estigueren radicades totes o part de les tropes. Així, Izquierdo (1997) indica que "no seria estrany que alguna de les dotze centúries" que componien les dues cohorts que estaven sota les ordres del *praefectus orae maritimae Laeetanae* s'haguessin estacionat permanentment a *Barcino*. Tenint en compte tot el que acabem de dir, això ens sembla el més probable.

Tanmateix, no podem saber si la totalitat o no d'aquest contingent estigué radicada a *Barcino*. És lògic pensar que, almenys una part, havia d'estar instal·lada a la capital provincial, *Tarraco*, encara que també podem preguntar-nos si estava

sota la influència directa del *praefectus orae maritimae Laetanae* o bé sota algun altre magistrat.

L'organització militar de la costa oriental de la *Hispania Citerior* degué ésser segurament més complexa del que hom havia suposat. Així, a la presència segura a *Tarraco* i més que probable a *Barcino* de destacaments militars podem afegir el port de *Dertosa* (Tortosa), important nucli d'intercanvi i port marítimo-fluvial que permetia connectar el comerç marítim amb el que es feia en barcases en direcció a *Caesaraugusta* (Saragossa). La troballa d'una inscripció (CIL II 4063) dedicada a Luci Numisi Liberal, mariner de la *classis praetoria Ravennatis*, amb seu a *Ravenna* (Itàlia) així ho pot fer pensar. Tanmateix, no es pot descartar que la mort a la ciutat d'aquest mariner, d'origen cors, fos circumstancial, però tenint en compte el paper portuari d'aquesta ciutat resulta més lògic pensar que la presència d'aquest individu respon a un emplaçament, regular o no, de vaixells militars al port dertosà. Això ens torna, per cert, a situar davant la presència d'unitats de la flota, que no resta clar si estarien o no sota les ordres directes del *praefectus orae maritimae*.

Sobta l'atribució de l'esmenat Numisi Liberal a la *classis praetoria Ravennatis*, flota situada al mar Adriàtic que a priori resta en una àrea molt llunyana, mentre que la *classis Misensis*, emplaçada a *Misenum*, a la costa campana, semblaria més lògica per a tenir algun lligam amb l'organització de la flota romana a la Mediterrània occidental. Com a dada cronològica, podem recordar que, com s'ha dit més amunt, tant la flota de *Misenum* com la de *Ravenna* reberen el títol de *praetoriae* (que apareix esmentat en la inscripció de Tortosa) en època de Domicià, i va perdurar fins l'any 312 (LE BOHEC 1989). Tanmateix, és tan poc el que sabem sobre l'organització de la flota en època imperial que només podem fer conjectures. Tampoc no podem descartar que la presència d'elements de la flota a *Dertosa* fos quelcom circumstancial (PONS 1994, p. 241), però també és possible que fos estable (JÁRREGA 2006, p. 151 i 184), la qual cosa sembla lògica considerant la importància del port marítimo-fluvial d'aquesta ciutat com a nus de comunicacions.

Més enllà de l'època a la qual pertanyen les inscripcions que fan referència al *praefectus orae maritimae* no podem teoritzar la continuïtat dels destacaments militars a la costa de la *Citerior*, ni per tant al port de *Barcino*. És possible que fos més o menys estable al llarg del període imperial, però la manca de dades escrites i arqueològiques ens impedeix precisar-ho més. Tanmateix, la inscripció tarraconense de *Tiberius Claudius Candidus* (CIL 02, 04114 = RIT 0130), qui en nom de Septimi Sever va combatre *terra marique* els *rebells et hostes publicos* que no eren altres que els partidaris de Clodi Albí (entre ells el mateix governador de la *Hispania Citerior*) ens fa pensar en l'existència d'una infraestructura militar romana a la costa tarraconense activa en els darrers anys del segle II i

inici del III. La seva continuïtat posterior és, però, una incògnita, i no sabem si part dels vaixells dels quals es varen apoderar els francs en el seu assalt a *Tarraco*, datat probablement l'any 264 (JÁRREGA 2008, p. 114) podien haver estat de caire militar.

No volem acabar aquest apartat sense recordar les interessants observacions de le Bohec (1989) en el sentit de que no s'ha documentat arqueològicament cap element arquitectònic genuïnament militar als ports de *Misenum* i *Ravenna* que els puguin diferenciar dels d'Ostia o Puteoli. Curiosament, a la mateixa ciutat de Roma sí que s'ha constatat l'existència d'un aquarterament de mariners de la flota de *Misenum* que es trobaven als *castra Misenatium*, prop del Coliseu, ja que eren els encarregats de treballar en el *velarium* que cobria les grades de l'arena de l'amfiteatre (Hist. Aug. *Com.* 15, 6).

La *praefectura orae maritimae Laeetanae* sembla haver-se instituït en època flàvia, com ho indicaria la cronologia de les inscripcions que s'hi refereixen. Curiosament, coincideix amb una etapa de reconversions a la Laietània en general i a *Barcino* en particular, ja que en aquells moments cessa la producció i exportació a gran escala del vi laietà, però això no té per què indicar indicis de decadència, almenys en el cas de *Barcino*. Així, la sèrie de monuments honorífics que decoraven el fòrum de la ciutat es pot datar en època flàvia; la famosa família dels *Pedanii*, que constituï una de les principals elits de *Barcino* en el segle II (RODÀ 1975), començà a prendre volada precisament en època flàvia (RODÀ 2001, p. 28) i a la mateixa corresponen molts d'aquests monuments. D'altra banda, com hem vist més amunt, les estructures de caire públic documentades a la zona de la porta de Regomir foren edificades també en època flàvia, la qual cosa podria guardar relació amb el port i, potser, amb la pròpia la *praefectura orae maritimae Laeetanae*.

Per tant, sembla haver un nexa d'unió entre les reconversions que experimentà la ciutat de *Barcino* en època flàvia i les remodelacions logístiques de Vespasià, que podrien haver comportat l'aquarterament d'unes unitats militars a la ciutat sota el comanament del *praefectus orae maritimae Laeetanae*. De tota manera, ara com ara, aquesta possible presència no ha deixat cap rastre arqueològic ni epigràfic a la ciutat, però això no és motiu per a negar la seva existència, sobretot si tenim en compte que, com ja s'ha dit, tampoc no en tenim cap a les ciutats de *Misenum* i *Ravenna*, que sabem per les fonts escrites que foren les principals bases de la flota militar romana. Sigui com sigui, aquesta probable presència militar no fa altra cosa que refermar la idea de que a *Barcino* hi havia un veritable *portus* en època romana.

Consideracions finals i conclusions

Les dades que hem estat analitzant ens permeten pensar que just davant el nucli urbà de *Barcino* no degué haver un port subsidiari del de Montjuïc, com

de vegades s'ha suggerit (HERNÁNDEZ-GASCH 2004-2005, p. 269), sinó el port principal de la ciutat, amb una finalitat probablement tant comercial com militar, la qual cosa el convertiria en un dels ports més importants de la costa oriental d'*Hispania*. Encara més, en realitat no podem saber fins quin punt l'àrea portuària al peu de Montjuïc va seguir en ús en època imperial, més enllà de l'embarcament del material que s'extreia de la pedrera d'aquella muntanya, i que es traslladava principalment a *Barcino*. Com hem vist, les àmfores carregades de vi que s'han documentat a l'àrea de les sorres del Llobregat és molt possible que es traslladessin al port principal de *Barcino* abans de la seva comercialització exterior, per tal de complir amb les formalitats impositives del *portorium*.

Finalment, potser és legítim pensar que, així com Pierre Vilar creu que el destí principal de la ciutat de Barcelona a partir de l'Edat Mitjana es deu a l'existència de la seva potent muralla tardoantiga, potser no és aliena del tot a aquest desenvolupament la presència del port marítim, que degué tenir en època romana una importància major de la que hom generalment li atribueix.

Per tant, podem establir una sèrie de conclusions que creiem que refermen enormement l'existència d'un port davant el nucli urbà de *Barcino*, fins convertir-lo gairebé en una certesa:

- L'existència d'un port romà al costat de Montjuïc es pot deduir de la de la pedrera, com a lloc d'embarcament, però això no implica pas que hi hagués un *portus* amb tot el que comporta aquest concepte, sinó tan sols un lloc d'embarcament de les pedres.

- Tot i que la topografia de la costa al costat del nucli urbà de la colònia romana de *Barcino* demostra que no hi va haver mai un port refugi, hi ha diversos elements que permeten plantejar-hi l'existència d'un port comercial.

- La presència, a ambdues bandes de la porta de la muralla que donava a mar, de dos edificis públics, almenys un dels quals consistí en unes termes públiques. Això fa pensar en unes termes i probablement altres instal·lacions relacionades amb l'activitat portuària.

- L'esmentada porta de la muralla només podia tenir una sortida a mar; a més, l'existència a banda i banda de la mateixa dels edificis públics que acabem d'esmentar fa pensar que l'actual carrer de Regomir té un origen que remunta a l'època romana. És lògic pensar que correspongués a una via de curta durada que conduís al mar, i per tant, reforça la hipòtesi l'existència d'una activitat portuària a la zona.

- El camí que sortia del nucli urbà per la porta de la muralla coneguda en època medieval com a Portal de l'Àngel i que, amb lleugeres variacions, correspon a l'actual carrer de l'Argenteria, sabem per documentació arqueològica que es va traçar en el segle I dC. Per tant, tot i que en segles posteriors era el camí que conduïa a la basílica de Santa Maria del Mar, és evident que aquesta no era la seva finalitat inicial. El seu traçat en diagonal en relació a la resta de la retícula de

vials (urbans o no) immediats fa pensar que el camí es va crear amb una finalitat molt determinada, que creiem que no pot ser altre que comunicar el nucli urbà de *Barcino* amb el port.

- El fet que el carrer Montcada tingui relació amb un dels eixos del cadastre romà de *Barcino* fa pensar que podria haver estat un camí antic, que mena precisament en la mateixa direcció on ubiquem el port. D'altra banda, s'ha documentat arqueològicament l'existència, almenys vers els segles III-IV, d'un camí que correspon als actuals carrers de Josep Anselm Clavé, Ample i Àngel Baixeras, i que per tant anava resseguint el litoral.

- A partir d'aquests eixos, podem hipotetitzar l'existència d'una àrea portuària que es podria haver estès entre els actuals carrers de Regomir i Montcada, a l'embocadura del torrent anomenat en època medieval de Merdança (i que probablement va ser la causa del cegament del port), amb una especial concentració a la zona de Santa Maria del Mar, ja que allà es dirigia des de la porta de la muralla (Portal de l'Àngel) el camí que correspon a l'actual carrer de l'Argenteria.

- La concentració de terrisseries on es produïen àmfores vineres a la zona del *suburbium* de llevant de *Barcino* fa pensar en l'existència d'un punt d'embarcament proper.

- El port de *Barcino* sembla haver estat, durant el segle I dC, el lloc d'exportació del vi envasat en les terrisseries situades al costat mateix, així com probablement d'altres, especialment les de la vall del Llobregat (Can Tintorer i Can Pedrerol de Baix).

- En època flàvia sembla cessar l'exportació vinera (almenys en gran part), però precisament en aquest moment sembla que es creà la prefectura *orae maritimae laetanae*, que malgrat els problemes d'identificació que comporta, sembla que la seva tasca era la vigilància de l'àrea costanera de la Laietània, i per tant, segurament de l'activitat portuària, ja que *Barcino* n'era el punt costaner més destacat.

- Les funcions militars lligades a aquesta prefectura, que podem raonablement identificar amb tasques de vigilància del port, ens porten a plantejar l'existència d'un *portorium* a *Barcino*, que es justificaria pel gran volum del comerç viner, almenys en el segle I dC.

- La data d'establiment de la prefectura *orae maritimae laetanae* coincideix en el temps (època flàvia) amb el cessament del gran volum d'exportació del vi laietà que havia començat en època d'August. Tanmateix, el port de *Barcino* seguiria sent important, com ho prova no sols l'establiment de la prefectura, sinó que precisament en època flàvia es va construir el gran edifici situat al costat de la porta de la muralla del carrer de Regomir. Per tant, en època flàvia degué haver una reestructuració important de l'economia de la ciutat, però no pas un empobriment ni una decadència.

- La ubicació del port al costat de les terrisseries d'àmfores, de la qual cosa en podem deduir que fou un important punt d'embarcament del vi envasat en les mateixes, la probable implantació d'un *portorium* per a controlar i taxar el tràfic de les mercaderies així com l'alta possibilitat de que s'hi hagués instal·lat a les immediacions un contingent militar de vigilància dins de l'estructura de la *praefectura orae maritimae laetanae*, unida a la possibilitat (més dubtosa) de que hi haguessin estat fondejats permanentment vaixells militars, tot plegat són elements que permeten pensar que a *Barcino* no hi hagué una simple *statio* de pas, sinó un veritable *portus* estable, on els vaixells hi podien ancorar i hivernar.

- L'evolució posterior del port de *Barcino* ens és desconeguda, però l'elevat volum de ceràmiques d'importació documentades a la ciutat durant l'Antiguitat Tardana permeten deduir que va seguir en ús. La documentació medieval fa pensar en la inexistència o l'escassa importància del port en l'Alta Edat Mitjana, per la qual cosa creiem que vers la fi de l'Antiguitat degué restar cegat pels al·luvions aportats pels torrents.

ADDENDUM

Estant en premsa aquest treball, ha estat publicat l'article de Ramon Julià i Santiago Riera, "Proposta d'evolució del front marítim de Barcelona durant l'Holocè, a partir de la integració de dades geotècniques, intervencions arqueològiques i cronologies absolutes", *Quarhis* 8, Museu d'Història de la Ciutat, Barcelona, 16-37.

Aquest interessant estudi s'ocupa d'analitzar l'evolució de la façana marítima de Barcelona entre finals de la Prehistòria i l'Edat Mitjana, a partir de diversos sondatges realitzats. La conclusió a la qual arriben és que aquesta àrea era un espai on abundaven les llacunes tant en època protohistòrica com en l'Alta Edat Mitjana. Precisament l'època romana constituí una fase d'estabilitat del front marítim. És molt possible que això es degui a fenòmens naturals, però creiem que cal no descartar que la mà de l'home i hagi tingut quelcom a veure, tenint potser relació amb el probable port romà que hem estudiat aquí.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV 1991: *Saguntum y el mar*. València.
- AGUELO, J. – CARRERAS, C. – HUERTAS, J. 2006: L'ocupació altimperial del solar del mercat de Santa Caterina. Un possible centre productor ceràmic, *QUARIS. Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHS)*, època II, núm. 2, p. 60-73. Barcelona.
- AGUELO, J. – HUERTAS, J. 2009: Una terrisseria epigràfica: el solar del mercat de Santa Caterina de Barcelona en el moment altimperial romà, a Carreras – Guitart (eds.), *Barcino I. Marques i terrisseries d'àmfores al Pla de Barcelona* pp. 89-95. Barcelona.
- AGUELO, J. – HUERTAS, J. – PUIG, F. 2005: Santa Caterina de Barcelona.: assaig d'ocupació i evolució, *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHS)*, època II, núm. 1, pp. 11-43. Barcelona.
- ALFÖLDY, G. 1975: *Die Römischen Inschriften von Tarraco*, Berlín (= RIT).
- ÁLVAREZ, A. – MAYER, M. – RODÀ, I. 1993: La pedra de Montjuïc i la seva utilització en època romana, *III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions*, p.145-151. Barcelona.
- ARANEGUI, C. 2001-2002: El puerto de "Arse-Saguntum", elementos para su localización y adscripción cultural, *Saitabi*, 51-52, p. 13-28. València.
- ARANEGUI, C. 2004: El Grau Vell, port d'Arse-Saguntum, a AAVV, *Opulentissima Saguntum*, p. 85-97. Sagunto.
- ARBELOA, J. V. 2000: Dertosa a l'Antiguitat Tardana. Consideracions sobre els espais culturals, *Nous Col·loquis*, IV, p. 45-72. Tortosa.
- ARNAUD, P. 2005: *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*. París.
- ASENSIO, D. – CELA, X. – MIRÓ, C. – MIRÓ, M.T. – REVILLA, E. 2009a: El nucli ibèric de Montjuïc. Les sitges de Magòria o de Port. Barcelona, *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHS)*, època II, 5, pp. 15-85. Barcelona.
- ASENSIO, D. – CELA, X. – MIRÓ, C. – MIRÓ, M.T. – REVILLA, E. 2009b: Montjuïc: focus de poder a la Laietània i centre comercial i redistribuïdor a la Mediterrània, *XI Congrés d'Història de Barcelona – La ciutat en xarxa* (edició on-line). Barcelona.
- BALIL, A. 1953: La tasa del "portorium" en Hispania, *Archivo Español de Arqueología*, 87, p. 185-187. Madrid.
- BALIL, A. 1956: Los sarcófagos paleocristianos de Barcelona, *Studi in onore di A. Calderini e E. Paribeni*, vol. III, pp. 671 687. Milán.
- BALIL, A. 1961: *Las murallas romanas de Barcelona*, Anejos de Archivo Español de Arqueología, III. Madrid.
- BALIL, A. 1964: *Colonia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino*. Madrid
- BARRAL, X. 1973: Unes pintures murals inèdites i el mosaic amb curses de circ de Barcelona, *Cuadernos de Historia y Arqueología de la Ciudad*, 15, pp. 31 68. Barcelona.
- BARRAL, X. 1978: *Les mosaïques romaines et médiévales de la Regio Laietana*. Barcelona.
- BEA, D. 2004-2005: El port romà de Tàrraco, aportacions historiogràfiques i noves interpretacions. La intervenció arqueològica als solars de l'UA 15 de Tarragona (Tarragonès), *Tribuna d'Arqueologia 2004-2005*, p. 215-243. Barcelona.
- BEJARANO, V. (ed.) 1987: *Fontes Hispaniae Antiquae, VII. Hispania Antigua según Pomponio Mela, Plinio el Viejo y Claudio Ptolomeo*. Barcelona.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. (ed.) 2001: *De Barcino a Barcinona (segles I-VII). Les restes arqueològiques de la plaça del Rei de Barcelona*. Barcelona.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2006: El urbanismo romano y tardoantiguo de Barcino (Barcelona): una aportación a la topografía de a colonia, *Civilización. Un viaje a las ciudades de la España antigua. Catálogo de la exposición*, p. 12-63. Alcalá de Henares.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2007: La *via sepulchralis* de la plaza de la vila de Madrid. Un ejemplo del ritual funerario durante el Alto Imperio en la necrópolis occidental de Barcino, *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHS)*, època II, 3, pp. 12-63. Barcelona.

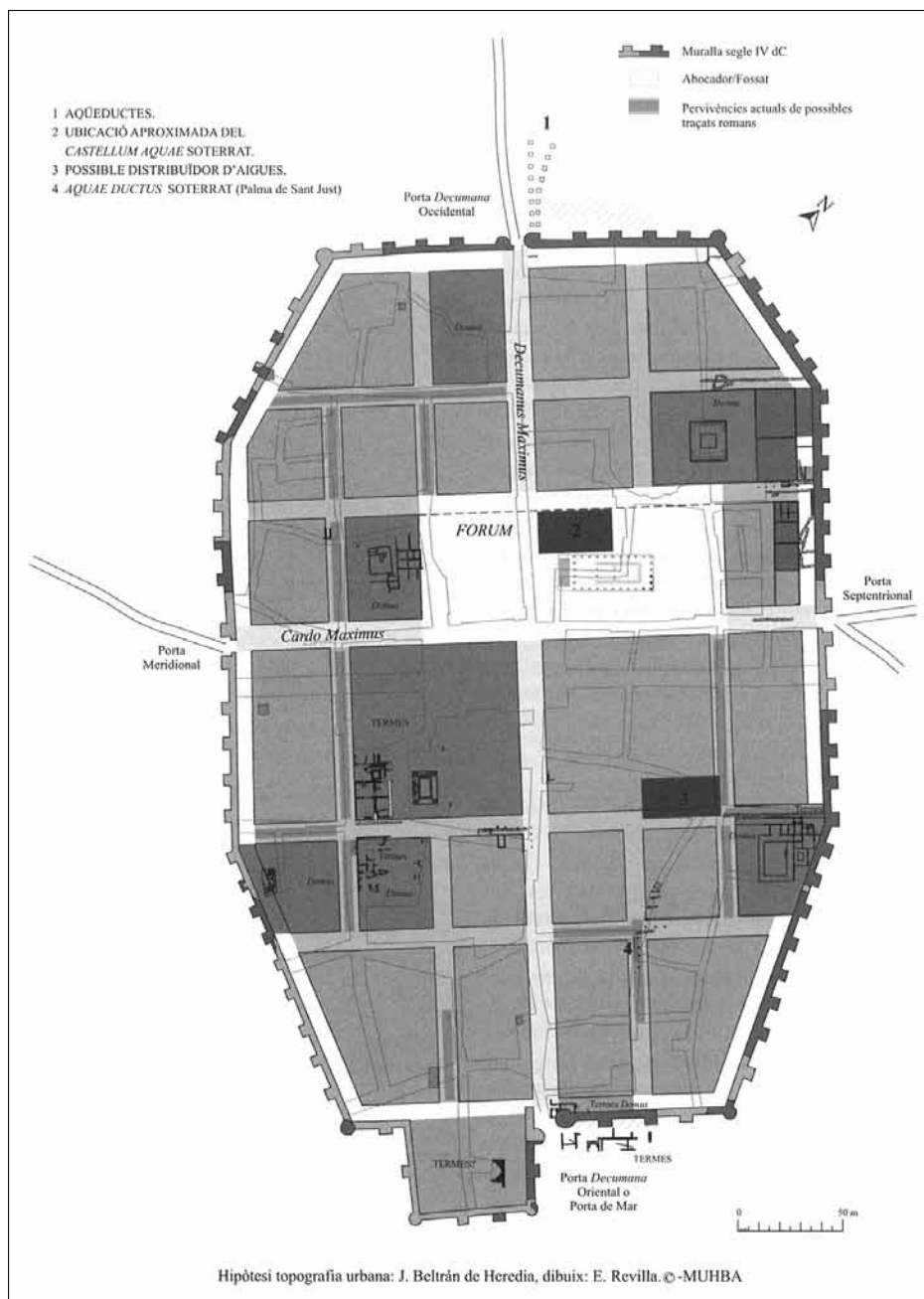
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2010: La cristianización del suburbium de Barcino, a Vaquerizo, D. (ed.), *Las áreas suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, usos, función. Monografías de Arqueología Cordobesa* 18, pp. 363-396. Còrdova.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. 2011: Santa Maria del Mar: un enclave cultural de la Antigüedad Tardía en el *suburbium* de Barcino, *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHIS)*, època II, 7, pp. 103-143. Barcelona.
- BERNI, P. – CARRERAS, C. 2001: El circuit comercial de Barcino: reflexions al voltant de les marques amforals, *Faventia*, 23/1, p. 103-129. Cerdanyola.
- BERNI, P. – CARRERAS, C. 2009: Les marques d'àmfores importades o d'altres àrres de la Tarraconense, a Carreras – Guitart (eds.), *Barcino I. Marques i terrisseries d'àmfores al Pla de Barcelona* pp. 45-62. Barcelona.
- BLANCH, R.M. – GRANADOS, J.O. – MIRÓ, C. – MIRÓ, H. – REVILLA, E. – VILASECA, A. 1993a: Un gran magatzem laietà al Mont Jovis: les sitges de port (Montjuïc, Barcelona), III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions, p.119-127. Barcelona.
- BLANCH, R.M. – GRANADOS, J.O. – MIRÓ, C. – MIRÓ, H. – REVILLA, E. – VILASECA, A.1993b: La pedrera romana de Montjuïc, III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions, p.129-137. Barcelona.
- BOETTO, G. – CARSANA, V. – GIAMPAOLA, D. 2009: Il porto di Neapolis e i suoi rrelitti, *Arqueologia Nàutica Mediterrània*, 8, pp. 457-470. Barcelona.
- CAMILLI, A. 2005: Il contesto delle nave antiche di Pisa. Un breve punto della situazione, *FOLD&R, Italy series* (document electrònic).
- CARBONELL, E. – FOLCH, J. 1998: La producció de vi i d'àmfores a la vil·la de Can Feu, 2on *Col·loqui Internacional d'Arqueologia Romana. El vi a l'Antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental*, pp. 289-293. Badalona.
- CARRERAS, C. 1998: Els abocadors en el món romà: el cas de *Londinium* i *Barcino*, *Pyrenae*, 29, p. 147-160. Barcelona.
- CARRERAS, C. 2009a: Preliminars: l'estudi del territori de la colònia i les primeres terrisseries, a Carreras – Guitart (eds.), *Barcino I. Marques i terrisseries d'àmfores al Pla de Barcelona* pp. 11-20. Barcelona.
- CARRERAS, C. 2009b: Les marques d'àmfores produïdes als tallers de *Barcino*, a Carreras – Guitart (eds.), *Barcino I. Marques i terrisseries d'àmfores al Pla de Barcelona* pp. 21-44. Barcelona.
- CARRERAS, C. – BERNI, P. 1998: Producció de vi i àmfores tardanes del NE de la Tarraconense, 2on *Col·loqui Internacional d'Arqueologia Romana. El vi a l'Antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental*, p. 270-276. Badalona.
- CASAS, J. 2009: Una terrisseria del Pla de Barcelona: l'excavació del carrer de la Princesa, número 21, a Carreras – Guitart (eds.), *Barcino I. Marques i terrisseries d'àmfores al Pla de Barcelona* pp. 63-88. Barcelona.
- CASAS, J. – MARTÍNEZ, V. 2006: El taller ceràmic d'època romana del carrer Princesa de Barcelona. Estudi arqueològic de les restes i estudi arqueomètric del material ceràmic, *QUARIS. Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, època II, núm. 2, p. 36-59. Barcelona.
- CHRISTIE, N. RUSHWORTH, A. 1988: Urban fortification and defensive strategy in fifth and sixth century Italy: the case of Terracina, *Journal of Roman Archaeology*, I, pp. 73-88. Ann Arbor.
- COLOMINAS, J. 1945-46: El poblado prerromano del Turó de la Rovira, *Ampurias*, VII-VIII, p. 203-214. Barcelona.
- COMAS, M. 1997: Baetulo. *Les marques d'àmfora*. Barcelona.
- CORSI SCIALLANO – LIOU, B. 1985: *Les épaves de Tarraconaise à chargement d'amphores Dressel 2 4*, *Archaeonautica*, 5. París 1985.
- DE JUAN, C. 2002: Primera aproximación a la infraestructura portuaria saguntina, *Saguntum*, 34, pp. 115-126. Valencia.
- DE JUAN, C. 2009: La bahía de L'Albufereta (Alicante). Una *statio* náutica en el Levante peninsular, *Saguntum* (P.L.A.V.), 41, València, pp. 129-148.

- DEL AMO, M. D. 1979: *Estudio crítico de la necrópolis paleocristiana de Tarragona*. Tarragona.
- DE LA VEGA, J. 1977: Documents per la carta arqueològica del pla de Barcelona, *Mediterrània*, 10, p.- 9-44. Barcelona.
- DE LA VEGA, J. – SANMARTÍ, E. 1985: Novetats arqueològiques a Montjuïc, *Mediterrània*, 13, p. 45-56. Barcelona.
- DEVIJVER, H. 1976: *Prosopographia Militum Equestrum quae fuerunt ab Augusto ad Gallienum*. Lovaina.
- D'ORIANO, R. 2002: Relitti di storia: lo scavo del porto di Olbia, *L'Africa romana. Lo spazio del Mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia. Atti del XIV Convegno di Studi (Sassari, 7-10 dicembre 2000)*, vol. I, pp. 1.249-1.262. Sassari.
- DURAN I SANPERE, A. 1973: *Barcelona i la seva història. La formació d'una gran ciutat*. Barcelona.
- ESPINOSA, A. - CASTILLO, R. 1996: Fonaderos de época antigua en la costa mediterránea de la Tarraconense, *Aulas del Mar. Aula de Arqueología Subacuática II. Cartagena 1994*, pp. 55-85. Murcia.
- ESPINOSA, A. - SÁEZ, F. - CASTILLO, R. 2003: Puertos y navegación, *Canelobre*, 48, pp. 161-181. Alicante.
- ESPINOSA, A. - PASTILLO, R. - SÁEZ, F. 2004: Evolución de los puertos y fonaderos en las costas meridionales de la Comunidad Valenciana durante la época romana, sus precedentes ibéricos y su evolución en la alta Edad Media, a Zevi, A.G. – Turchetti, R. (ed.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi*, p. 23-44. Soveria Manelli.
- ETIENNE, R. 1951: Quadregesima ou quinquagesima Hispaniarum, *Revue des Etudes Anciennes*, 53, Bordeus, pp. 62-70.
- FABRE, G. MAYER, M. RODÀ, I. 1984 = IRC: *Inscriptions romaines de Catalogne 1. Barcelona (sauf Barcino)*. París.
- FELICI, E. 1998: La ricerca sui porti romani in cementizio: metodi e obiettivi, *Archeologia subacquea. Come opera l'archeologo sott'acqua. Storie dalle acque. VIII Ciclo di Lezioni sulla ricerca applicata in Archeologia (Certosa di Pontignano, 1996)*, pp. 275-340. Florència.
- FLORENSA, F.X. – GAMARRA, A. 2003-2004: L'excavació del jaciment arqueològic de Sant Honorat, 3, de Barcelona, *Tribuna d'Arqueologia* 2003-2004, p. 189-209. Barcelona.
- FONT RIUS, J.M. 2008: *Estudis sobre els drets i institucions locals en la Catalunya medieval*. Barcelona.
- FRANK, T. 1936: On the export tax on Spanish Harbours, *American Journal of Philology*, 87 ss.
- FRENCH, D.H. 1984: *Classis Pontica, Epigraphica Anatolica*, 4, Bonn, 1984, pp. 53-59.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. 1945: *España y los españoles hace dos mil años, según la "Geografía" de Estrabón*. Madrid.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. 1947: *La España del siglo I de nuestra Era (según P. Mela y C. Plinio)*. Madrid.
- GIMENO RUA, F. 1950: *Aportación al estudio de las monedas de Laie*. Barcelona.
- GRANADOS, J.O. 1991: La ciutat antiga, a Sobrequés, J. (dir.), *Història de Barcelona*, vol. I, p. 139-201. Barcelona.
- GRANADOS, J.O. – MUÑOZ, J.A. 1993: Carrer de la Tarongeta, *Anuari d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya. Època romana. Antiguitat tardana. Campanyes 1982-1989*, p. 110. Barcelona.
- GRANADOS, J.O. – OLIVER, A. – PAGÈS, E. – RIU, E. – SALGOT, D. 1993: Carrer de l'Argenteria, *Anuari d'Intervencions Arqueològiques a Catalunya. Època romana. Antiguitat tardana. Campanyes 1982-1989*, p. 106. Barcelona.
- GRANADOS, J.O. – RODÀ, I. 1993a: La Barcelona de l'època romana, *III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions*, p.11-24. Barcelona.
- GRANADOS, J.O. – RODÀ, I. 1993b: Barcelona a la baixa romanitat, *III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions*, p.25-36. Barcelona.
- GUIDOBALDI, F. 1986: L'edilizia abitativa unifamiliare nella Roma tardoantica, *Società romana e impero tardoantico* (A. Giardina, ed.), II, 154-237. Bari.
- GUIDOBALDI, F. 1993: Roma. Il tessuto abitativo, le domus e i tituli, *Storia di Roma 3. L'età tardoantica. II.1, I luoghi e le culture*, p. 69-83. Torí.
- HERNÁNDEZ-GASCH, J. 2004-2005: *El castellum de Barcino*, espai públic monumentalitzat en el segle I dC. Les excavacions a Regomir, 6, *Tribuna d'Arqueologia* 2004-2005, p. 245-270. Barcelona.

- HERNÁNDEZ-GASCH, J. 2006: The castellum of Barcino: from its early Roman empire origins as a monumental public place to the Late Antiquity fortress, *QUARIS. Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, època II, núm. 2, p. 74-91. Barcelona.
- HESNARD, A. 1995: Les ports antiques de Marseille, Place Jules Verne, *Journal of Roman Archaeology*, 8, pp. 65-78. Ann Arbor.
- HESNARD, A. 2003: Terre submergée, mer enterrée: une "géoaarchéologie" du port antique de Marseille, a AAVV, *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeaderos antiguos en el Mediterráneo occidental*, pp. 3-30. Alacant.
- IZQUIERDO, P. 1990: Liaisons entre navigation maritime et fluviale en Tarraconaise. Les exemples de Les Sorres et Dertosa, *Le commerce maritime romain en Méditerranée Occidentale*, Barcelona, 1988, pp.189-199. Louvain-la-Neuve.
- IZQUIERDO, P. 1992: L'ancoratge antic de les Sorres: aportacions a la història econòmica de la costa del Llobregat, *Fonaments*, 8, p. 53-78. Barcelona.
- IZQUIERDO, P. 1997: *Barcino* i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la laietània, a ROCA, J. (ed.), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, vol. 1, p.13-21. Barcelona.
- IZQUIERDO, P. 2000: Intervenció arqueològica al Pont del Diable (Martorell/Baix Llobregat-Castellbisbal/Vallès Occidental). Resultats de la primera fase, *Tribuna d'Arqueologia 1997-1998*, p. 39-53. Barcelona.
- IZQUIERDO, P. 2009: Els ports del litoral tarraconense i el seu paper en el comerç del vi, a Prevosti, M. – Martín, A. (eds.), *El vi tarraconense i laietà, ahir i avui. Actes del simposium*, p. 179-191. ICAC, col·lecció "Documenta", 7. Tarragona.
- JÁRREGA, R. 1991: Consideraciones sobre la cronología de las murallas tardorromanas de Barcelona. ¿Una fortificación del siglo V?, *Archivo Español de Arqueología*, 64, p. 326-335. Madrid.
- JÁRREGA, R. 2005a: Ánforas tardorromanas halladas en las recientes excavaciones estratigráficas efectuadas en el subsuelo de la plaza del Rey en Barcelona, *LRCW 1. Late Roman Coarse Wares, Cooking Wares and Amphorae in the Mediterranean: Archaeology and Archaeometry (Barcelona, 14-16 March 2002)*. *BAR International series* (Gurt, J.M. – Buxeda, J. – Cau, M.A., eds.), 1340, p. 151-163. Oxford.
- JÁRREGA, R. 2005b: Fortificaciones y hechos bélicos en el Este de la Tarraconense durante los siglos IV y V, a García Moreno, L.A. – Rascón, S. (eds.), *Acta Antiqua Complutensia 5. Guerra y rebelión en la Antigüedad Tardía. El siglo VII en España y su contexto mediterráneo. Actas de los IV y V Encuentros Internacionales Hispania en la Antigüedad Tardía, Alcalá de Henares, 20-22 de Octubre de 1999 y 18-20 de Octubre de 2000*, p. 31-46. Alcalá de Henares.
- JÁRREGA, R. 2005c: Transformacions urbanístiques a les ciutats de la costa central catalana durant l'Antiguitat Tardana, *VI Reunió d'Arqueologia Cristiana Hispànica. Les ciutats tardeoantigues d'Hispania: cristianització i topografia*, p. 153-159. Barcelona.
- JÁRREGA, R. 2006: La problemàtica històrica i arqueològica de *Dertosa*: estat actual dels coneixements i hipòtesi de treball, *Butlletí Arqueològic*, època V, 28, p. 137-197. Tarragona
- JÁRREGA, R. 2008: La crisi del segle III a l'àrea compresa entre *Tarraco* i *Saguntum*. Aproximació a partir de les dades arqueològiques, *The countryside at the 3rd century. From Septimius Severus to the Tetrarchy. Studies on the rural world in the Roman period*, 3, p. 105-139. Girona - Banyoles.
- JÁRREGA, R. – OTIÑA, P. 2008: Un tipo de ánfora tarraconense de época medioimperial (siglos II-III): la Dressel 2-4 evolucionada, *SFECAG, Actes du Congrès de L'Escala - Empúries*, Marsella, 281-286.
- JULIÀ, R. – RIERA, S. 2010: Usos del sòl i activitats productives a Barcelona a partir de l'anàlisi paleoambiental de la llacuna litoral medieval del Pla de Palau, *QUARHIS*, 6, pp. 164-177. Barcelona.
- LAET, S.J. DE 1949: *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les romains, surtout à l'époque du Haut Empire*. Bruges.
- LE BOHEC, Y. 1989: *L'Armée romaine*. Paris.
- LÓPEZ MULLOR, A. – ESTANY, I. – LACUESTA, E. (eds.) 2005: *Castell de Castelldefels. Arqueologia, història, art*. Monografies 7, Diputació de Barcelona. Barcelona.

- LÓPEZ VILAR, J. 2006: *Les basíliques paleocristianes del suburbi occidental de Tarraco. El temple septentrional i el complex martiri de Sant Fructuós*. Sèrie "Documenta", 2, ICAC. Tarragona.
- MACÍAS, J.M. (ed.) 2007: *Les termes públiques de l'àrea portuària de Tàrraco. Carrer de Sant Miquel de Tarragona*. Sèrie "Documenta", 2. Tarragona.
- MACÍAS, J.M. – REMOLÀ, J.A. 2005: El port de Tarraco a l'Antiguitat tardana, *VI Reunió d'Arqueologia Cristiana Hispànica*, p. 175-187. Barcelona.
- MACÍAS, J.M. – REMOLÀ, J.A. 2010: Portus Tarraconensis (Hispania Citerior), *International Congress of Classical Archaeology. Meetings between cultures in the ancient Mediterranean. Bollettino di Archeologia on line I, volume speciale, Roma*, pp. 129-140.
- MARRINER, N. – MOHRANGE, C. 2006: the Ancient Harbour Parasequence, Anthropogenic forcing of the stratigraphic highstand record, *Sedimentary Geology*, pp. 13-17.
- MARRINER, N. – MOHRANGE, C. 2007: Geoscience of ancient Mediterranean harbours, *Earth-Science Reviews*, 80, pp. 137-194.
- MARTÍN BUENO, M. 1998: El papel del puerto en el mundo antiguo, *III Jornadas de Arqueologia Subacuàtica. Puertos antiguos y comercio marítimo*, Eds. José Pérez Ballester y Guillermo Pascual Berlanga, pp. 15-19. València.
- MIRÓ, J. 1988: *La producción de ánforas romanas en Catalunya. Un estudio sobre el comercio del vino de la Tarraconense (siglos I a. C. - I d. C.)*, BAR, International series, 473. Oxford.
- MIRÓ, C. – PUIG, F. 2000: Edificios termale públicos y privados en Barcino, a FERNÁNDEZ OCHOA, C. – GARCÍA ENTERO, V. (eds.) *Termas romanas en el Occidente del Imperio. Coloquio Internacional de Arqueología*, p. 171-178. Gijón.
- NIETO, J. ET ALII 1989: *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip*, I. Girona.
- NIETO, X. – RAURICH, X. 1998: El transport naval de vi de la Tarraconense, *2on Col·loqui Internacional d'Arqueologia Romana. El vi a l'Antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental*, pp. 113-137. Badalona.
- D'ORS, A. 1953: *Epigrafia jurídica de la España romana*. Madrid.
- PALET, J.M. 1997: *Estudi territorial del Pla de Barcelona. Estructuració i evolució del territori entre l'època ibero-romana i l'altmedieval. Segles II-I a.C. - X-XI d.C.* "Estudis i Memòries d'Arqueologia de Barcelona", 1. Barcelona.
- PALLARÉS, F. 1969: Las excavaciones de la Plaza de San Miguel y la topografía romana de Barcino, *Cuadernos de Arqueología e Historia de la Ciudad*, XIII, p. 5 42. Barcelona.
- PALLARÉS, F. 1970: La topografia e le origini di Barcellona romana, *Rivista di Studi Liguri* XXXVI, p. 63 102. Bordighera.
- PALMA, F. 1997: Las casas romanas intramuros en Mérida: estado de la cuestión, *Mérida, excavaciones arqueológicas*, 3, pp. 347-366. Mérida.
- PASCUAL, R. 1977: Las ánforas de la Layetania, *Méthodes classiques et méthodes formelles dans l'étude des amphores*, pp. 47 96. París.
- PEREA, S. 2000: El epitafio de un soldado de Miseno y los stratores (Nota para Yann le Bohec), *Gerión*, 18, p. 593-599. Madrid.
- PONS, J. 1994: *Territori i societat romana a Catalunya*. Barcelona.
- PUIG, F. 1999: Món funerari de Bàrcino, *Del romà al romànic. Història, art i cultura de la Tarraconense mediterrània entre els segles IV i IX*, pp. 265-270. Barcelona.
- PUIG, F. – RODÀ, I. 2007: Las murallas de Barcino. Nuevas aportaciones al conocimiento de la evolución de sus sistemas de fortificación, *Murallas de ciudades romanas en el occidente del imperio. Lvcus Augusti como paradigma. Actas del Congreso Internacional (Lugo 2005)*, pp. 597-631. Lugo.
- PUIG, F. – RODÀ, I. 2010: *Les Muralles de Barcino: noves aportacions al coneixement de l'evolució dels seus sistemes de fortificació*. Barcelona.
- PUJADES, J. 2006: Balanç anual de l'activitat arqueològica a la ciutat (any 2005), *Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona (QUARHIS)*, època II, 2, pp. 153-171. Barcelona.
- RABAN, A. 1998: Sebastos, the royal harbour of Herod at Caesarea Maritima: 20 years of underwater research, *Archeologia subacquea. Come opera l'archeologo sott'acqua. Storie dalle acque. VIII Ciclo di Lezioni sulla ricerca applicata in Archeologia (Certosa di Pontignano, 1996)*, pp. 217-273. Florència.

- RAVOTTO, A. 2007: Material cerámico procedente de excavaciones antiguas (1949-1968) de la muralla romana de "Barcino": apuntes sobre la cronología del "vallum" bajoimperial: resultados preliminares, *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 3, Barcelona, pp. 221-222.
- RAVOTTO, A. en premsa: Datos para la cronología de la muralla bajoimperial de *Barcino*, *Empúries*, 56. Barcelona.
- REDDÉ, M. 1986: *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*. Roma.
- RIBA, O. – COLOMBO, F. 2009: *Barcelona: la Ciutat Vella i el Poblenou. Assaig de geologia urbana*. Barcelona.
- RIERA, S. – PALET, J.M. 1993: Evolució del sector de Montjuïc – el Port entre l'època romana i alt-medieval (s. III-X), *III Congrés d'història de Barcelona. Ponències i Comunicacions*, p. 49-70. Barcelona.
- RIPOLL, G. 2001: La transformació de la ciutat de Barcino durant l'antiguitat tardana, a Beltrán de Heredia, J. (ed.), *De Barcino a Barcinona (segles I-VII). Les restes arqueològiques de la plaça del Rei de Barcelona*, p. 33-43. Barcelona.
- RIU, E. 1984: Esment i especulacions sobre els enterraments alt-medievals barcelonins, *El Pla de Barcelona i la seva història: Actes del I Congrés d'Història de Barcelona*, p. 121-141. Barcelona.
- RODÀ, I. 1975: Una gens barcelonesa del siglo II, a DDAA, *Roma en el siglo II*, p. 77-82. Barcelona.
- RODÀ, I. 2001: Barcelona. De la seva fundació al segle IV dC, a Beltrán de Heredia, J. (ed.), *De Barcino a Barcinona (segles I-VII). Les restes arqueològiques de la plaça del Rei de Barcelona*, p. 21-31. Barcelona.
- ROUGÉ, J. 1975: *La marine dans l'Antiquité*. París.
- SANPERE I MIQUEL, S. 1890: *Topografia antiga de Barcelona; Rodalia de Corbera*. Barcelona.
- SANMARTÍ, J. 1987: *La Laietània Ibèrica. Estudi d'arqueologia i d'història*. Universitat de Barcelona (edició en microfitxa).
- SERRA RAFOLS, J. DE C. 1974: Las relaciones comerciales entre Iberia y Grecia durante la segunda edad del hierro, *Simposio Internacional de Colonizaciones*, p. 217-221. Barcelona.
- SOBERÓN, M. 2010: El port baixmedieval de la ciutat de Barcelona: una visió des de l'arqueologia. L'escullera de 1477 i la troballa d'un vaixell tinglat, *QUARHIS*, 6, pp. 134-163. Barcelona.
- STARR, G. 1943: Coastal Defense in the Roman World Chester G., Jr. *The American Journal of Philology*, 64.1, pp. 56-70. Baltimore.
- VIDMAN, L. 1972: *Etude sur la correspondance de Pline le jeune avec Trajan*, Roma.
- VILA, P. 1981: *Barcelona i el seu pla*. Barcelona.
- VILA, P. – CASSASSAS, LL. 1974: *Barcelona i la seva rodalia al llarg del temps*. Barcelona.
- VILLARONGA, L. 1979: *Numismática antigua de España*. Barcelona.
- VILLARONGA, L. 1994: *Corpus Nummum Hispaniae ante Augusti Aetatem*. Madrid
- ZEVI, A.G. – TURCHETTI, R. (ed.) 2004: *Le strutture dei porti e degli aprodi antichi*. Soveria Manelli.



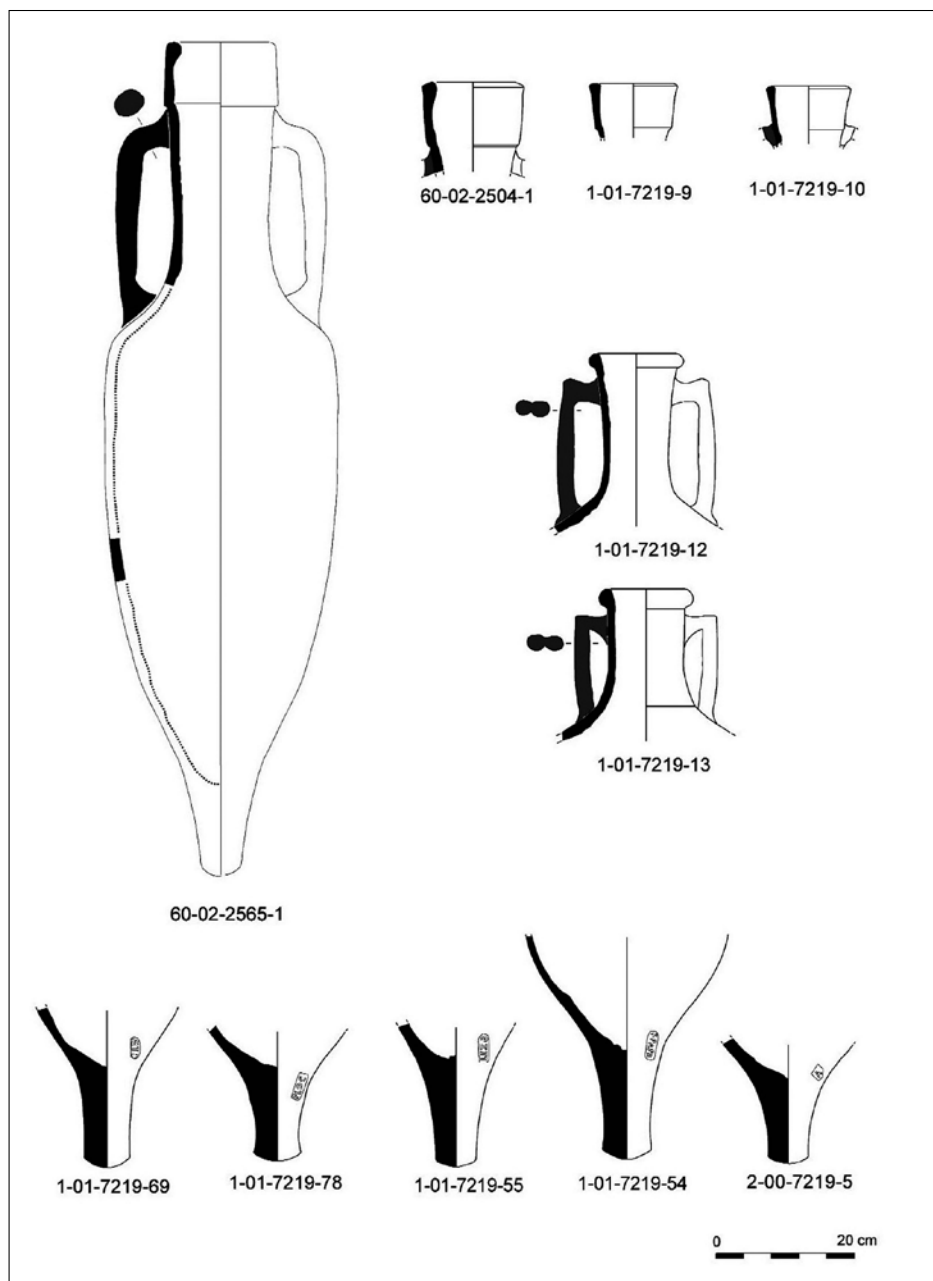


Figura 2. Àmfores produïdes a la terrisseria de Santa Caterina
(segons J. Aguelo, J. Puertas i F. Puig, 2005).

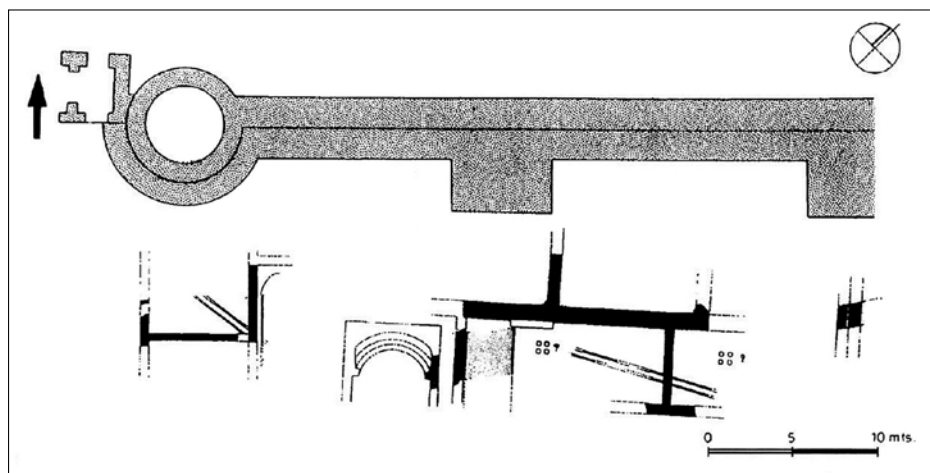


Figura 3. Planta de les termes suburbanes excavades al carrer de Regomir, núms. 7-9 (segons C. Miró i F. Puig, 2000).



Figura 4. Planta dels edificis excavats a l'àrea del castell de Regomir (segons J. Hernández-Gasch, 2004-2005).



Figura 5. Inscripció dedicada a Quint Licini Silvà Granià, praefectus orae maritimae laetanae, que es conserva a Tarragona (segons G. Alföldy, 1975).



Figura 6. Portus i stationes maritimes del conventus Tarraconensis.

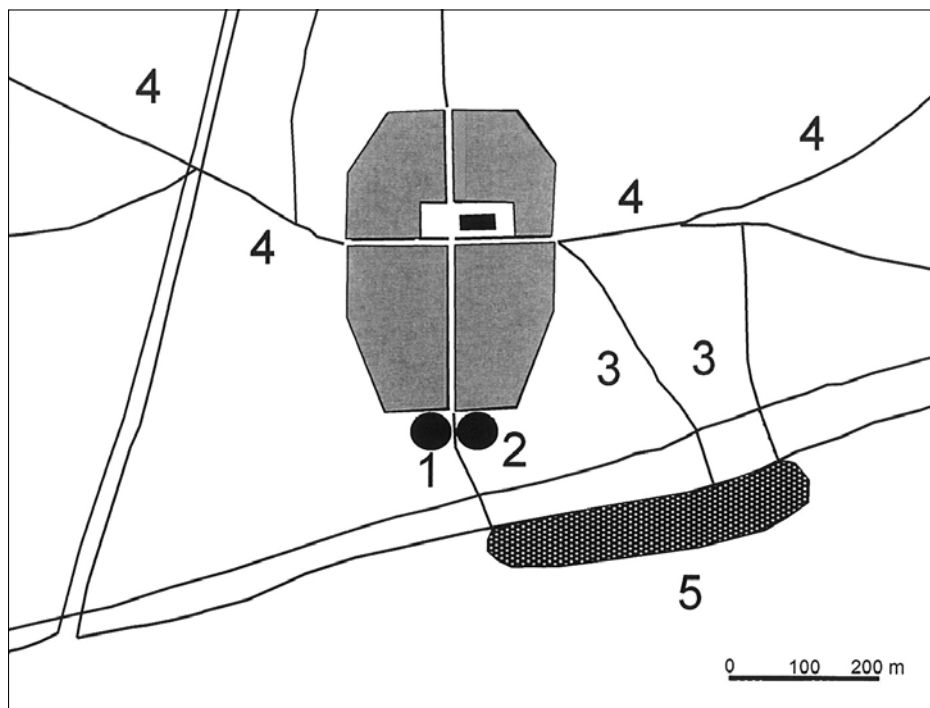


Figura 7. Hipòtesi d'emplaçament de l'àrea portuària de Barcino:

1. Edifici situat a l'àrea del castell de Regomir. - 2. Termes suburbanes localitzades al carrer de Regomir, núms. 7-9. - 3. Àrea del suburbium. - 4. Traçat de la via Augusta. - 5. Emplaçament hipotètic del port.