

# EUBEA



Figura 88: Ubicación de los puertos de Eubea nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

## 52. *CALCIS (p)*

**Coordenadas:** 38°27'02.6"N/ 23°36'35.3"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio (¿doble puerto?)

**Intervenciones:** puente a través del Euripo (siglo V a.C.), constituidos por dos muelles unidos por un puente de madera

**Fuentes:** Scyl. 58; D.S., XIII.47; Liv., XXVII.30; XXVIII. 6 y XLIV.1.4; Ant. Itin. .

**Bibliografía:** Bakhizen y Kiel 1985; De Graauw 2014; Lehman-Hartleben 1923; Papavasileius 1891.

Calcis fue una de las ciudades griegas más importantes de la edad arcaica. Tradicionalmente su origen se hace remontar a un periodo anterior a la Guerra de Troya y se atribuye a Pandoro, el hijo de Erecteo. Aparece mencionada en la *Iliada*, en donde se especifica que participó en la expedición a Troya enviando 40 naves comandadas por Elefenore. A nivel histórico su fundación se fecha en el siglo XI a.C., en un contexto particularmente favorable bajo el punto de vista del emplazamiento (cercanía al mar y a la fértil llanura lelantina).

Ya desde sus orígenes la ciudad tuvo un papel importante en el ámbito del comercio de los metales, ejercido sobre todo por su aristocracia<sup>1</sup>. Su poder, derivado de los intercambios con todo el mundo helénico, le consintió participar activamente en el fenómeno de la colonización, del que fue protagonista sobre todo durante la segunda fase. Su implicación fortalece, en el caso de que esto no se encontrase ya confirmado por la mención homérica que hace referencia a las naves, la idea de que la ciudad tuviese un puerto ya activo y con espacios destinados a la construcción de embarcaciones.

La posición de Calcis con relación al mar era, de hecho, favorable, ya que el asentamiento se ubicaba justo en la parte más estrecha del canal del Euripo, frente a Beocia. A pesar de la cercanía entre las costas, este estrecho estaba sin embargo sujeto a corrientes que cambiaban de dirección muchas veces durante el día<sup>2</sup>.

Por lo general las corrientes mediterráneas son muy flojas, pero ésta constituía sin duda una excepción, ya que es capaz de alcanzar una velocidad de 12km/h. Además, en el momento en el que se produce el cambio de sentido, se dan peligrosos vórtices que pueden dificultar aún más la navegación de las embarcaciones.

---

<sup>1</sup> Esto resulta de un muy conocido pasaje de Hes., *Op.*, vv. 654-656.

<sup>2</sup> Liv., XXVIII.6.

La ciudad de Calcis fue protagonista, entre la edad arcaica y clásica, de numerosas luchas respectivamente con la cercana Eretria y con Atenas; es precisamente durante una revuelta contra Atenas (fecha en el XXI año de guerra del Peloponeso, o sea en el 411 a.C.<sup>3</sup>) que se tiene noticia por primera vez de la construcción de un puente a través del Euripo, edificado de acuerdo con los beocios<sup>4</sup>. Esta construcción preveía un muelle que salía de cada costa y tenía probablemente los fines prácticos de amortiguar el flujo de las corrientes y de obstaculizar el comercio ateniense. Los dos muelles no se tocaban, si no que dejaban en el centro el espacio necesario para que pudiese pasar una sola nave, y en sus extremidades se construyeron dos altas torres; asimismo, existía también un puente de madera utilizado para conectar los dos muelles<sup>5</sup>.

Parece que en el 344 a.C. se tenga que fechar la conexión entre dicho muelle (en su parte eubea) y el sistema de fortificación de la ciudad.

A nivel arqueológico la topografía de la ciudad de Calcis no es muy conocida, a causa de la persistencia del asentamiento moderno en el lugar de la antigua *polis*. La costa a su alrededor, de todas maneras, forma una serie de discretos puertos naturales, algunos de los cuales – en la época antigua - tenían amplias playas de arena. Tampoco se conoce exactamente el perfil de la línea de costa en época arcaica y clásica, aunque se han individuado como puertos mejores las bahías de Liani Ammos y la de Hagios Stefanos (Fig. 89). En particular, se cree que esta última alojase el puerto principal de la ciudad arcaica. La línea de costa de la época tenía que encontrarse aprox. 300 metros al Sur respecto a la actual<sup>6</sup>. En la extremidad Este de la bahía, desde la altura de Vathrovounia (189 m) se podía controlar todo el estrecho y las costas circunstantes. Además, Hagios Stefanos presentaba también la notable ventaja de la proximidad a la fuente Arethusa<sup>7</sup>.

En cuanto a la bahía de Liani Ammos, fue registrada aquí la presencia de un muelle que fue definido “antiguo” por Papavasileius<sup>8</sup>: tal estructura se encuentra mencionada también, sin ulteriores especificaciones, en el catálogo de Lehman-Hartleben<sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> Th., VIII.95

<sup>4</sup> D.S., XIII.47

<sup>5</sup> *Ibidem*

<sup>6</sup> Bakhizen, S.C. y Kiel, M. (1985), p. 101.

<sup>7</sup> *Ibidem*

<sup>8</sup> Papavasileius, G.A. (1891), p. 607.

<sup>9</sup> Lehman-Hartleben, K. (1923), s.v. Chalkis.

A nivel literario, el puerto de Calcis aparece en el periplo de Escílax: «...Χαλκίς και λιμὴν...»<sup>10</sup>. Todos los demás testimonios pertenecen a época posterior («Boeotiamque Chalcidem Euboeae uenit ut Attalum, quem classe Euboeampetiturum audierat, portibus et litorum adpulsu arceret»<sup>11</sup>; «Inde consul ad Ambraciam egressus itinere terrestri petit Thessaliam; praetor superato Leucata Corinthium sinum inuectus et Creusae relictis navibus terra et ipse per mediam Boeotiam—diei unius expedito iter est— Chalcidem ad classem contendit»<sup>12</sup>). En particular, resulta muy interesante el pasaje de Livio en donde se habla de dos puertos pertenecientes a la ciudad («ex patenti utrimque coactum in angustias mare speciemintuenti primo gemini portus in ora duo versi praebuerit; sed haud facile alia infestior classi statio est»<sup>13</sup>).



Calcis aparece nombrada también dentro del Itinerario Antonini<sup>14</sup>.

**Figura 1:** El promontorio sobre el que surgía la polis de Calcis con las dos bahías (Hagios Stefanos, en el Sur, y Liani Ammos, en el Norte). Imagen de Google Earth modificada por la autora

<sup>10</sup> Scyl., 58: “Calcis con su su puerto” (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín)

<sup>11</sup> Liv., XXVII.30: “A continuación el rey emprendió la marcha a través de Tesalia y Beocia y llegó a Cálcide, en Eubea, para impedirle el acceso a los puertos y el desembarco en la costas a Átalo, que según había oído tenía intención de dirigirse a Eubea con su flota” (Trad. Villar Vidal).

<sup>12</sup> Liv., XLIV.1.4: “Saliendo de allí hacia Ambracia, el cónsul se dirigió a Tesalia por tierra; el pretor dobló el Léucate, pasó por el Golfo de Corinto, dejó las naves en Creúsa y por tierra a su vez, atravesando la parte central de Beocia – es una etapa de un día de marcha sin bagajes -, llegó a donde estaba la flota, en Cálcide”. (Trad. Villar Vidal).

<sup>13</sup> Liv., XXVIII.6. “El mar, abierto por ambos lados, pasa a estrecharse presentando a primera vista la apariencia de un doble puerto con entrada en las dos direcciones, pero difícilmente habrá un fondeadero más peligroso para una flota” (Trad. Villar Vidal). Estos dos puertos podrían corresponder con los ya nombrados Hagios Stefanos y Liani Ammos.

<sup>14</sup> «Inde per loca maritima in Epirum et Thessaliam et in Macedoniam

1. Oropo m.p. XLIII
2. Thebis m.p. XXXVI
3. Calcide m.p. XXVIII
4. Opunte m.p. XLVIII
5. Demetriade m.p. XIII»

### 53. ERETRIA (p)

**Coordenadas:** 38°23'07.3"N/ 23°47'42.9"E

**Características:** en una bahía

**Intervenciones:** muelles (V a.C.), doble puerto (exterior e interior), puerto insertado dentro del sistema de fortificaciones de la ciudad

**Fuentes:** Hom., Il., II.537; IG XII 9 1273/1274; SEG 34 898; Scyl., 22; IG XII 9, n °19; D.S., XIII.36.4; Ant. Itin.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Georgiades 1907; Lehmann-Hartleben 1923; Pickard 1891; Polychronis en NAVIS II.

La ciudad de Eretria se sitúa a 20 km en el SE de Calcis. La *acrópolis* de época clásica surgía sobre la colina de Kasteli y dominaba toda la llanura costera.

Por primera vez Eretria aparece mencionada en la *Ilíada*<sup>15</sup>, como una de las ciudades que participaron en la guerra de Troya y que contribuyeron a través del envío de naves. Entre los siglos IX-VIII a.C. la *polis* floreció gracias al comercio marítimo, desarrollando estrechas relaciones con las áreas del Mediterráneo oriental (Siria, Palestina y Chipre), y a su participación en el marco del fenómeno colonial.

Referencias a su importante papel marítimo se advierten ya a partir del análisis del topónimo que deriva del sustantivo griego “eretmon”, o sea remero.

Según una inscripción descubierta en la zona del puerto hodierno, la flota de Eretria dominó durante el siglo VI a.C. el paso del Golfo de Eubea. El texto, que contiene una ley fechada alrededor del 530 a.C.<sup>16</sup>, se refiere al control que la ciudad ejercía sobre el Golfo, a partir de su punto más meridional (las islas Petaliai) hasta su extremidad norte, constituida por el cabo Ceneo. Tal autoridad se traducía en la imposición de tarifas para las embarcaciones que quisiesen cruzar este tramo de mar y, por consiguiente, afectaba también a Calcis, ya que el acceso a su puerto estaba vinculado al pasaje a través del Golfo.

Otro testimonio epigráfico relevante procede de una dedicación de una herma, fechada a finales del siglo V a.C. y realizada por la asociación de los *Aeinautai* (literalmente “los navegadores perpetuos”)<sup>17</sup>.

Por los testimonios literarios sabemos que Eretria, en el transcurso de la revuelta jónica contra los persas, ofreció su apoyo a la población jónica, contribuyendo a su causa con

---

<sup>15</sup> Hom., Il., II.537

<sup>16</sup> IG XII 9 1273/1274

<sup>17</sup> SEG 34 898

el envío de cinco trirremes, algo que le valió la ira de los persas que la destruyeron en 480 a.C. En la batalla de Artemisio Eretria participó con siete trirremes. Se unió también a la primera alianza ateniense, para después abandonarla en 411 a.C., cuando los espartanos arrollaron la flota ateniense en la entrada del puerto de Eretria<sup>18</sup>. En el mismo año fue constituida la liga euboica, que tenía como capital Eretria. Entre 377 y 357 a.C. la *polis* siguió siendo miembro de la segunda alianza ateniense; entre el 341 y el 338 a.C., sin embargo, fue reconstituida la Liga euboica.

En relación a la importancia marítima que tuvo Eretria, bastante limitadas son las fuentes literarias que hablan, más o menos explícitamente, de su puerto. Más allá del ya nombrado Tucídides, también Escílax nombra el puerto de Eretria: «...Ἐρέτρια και λιμὴν... »<sup>19</sup>. En épocas posteriores, la continuidad en el uso del puerto se refleja en las palabras de Diodoro de Sicilia («ἀπέβαλον ναῦς δύο πρὸς ταῖς εἴκοσι, τὰς δὲ λοιπὰς μόγις διέσωσαν εἰς Ἐρέτριαν»<sup>20</sup>) y en su inserción dentro del Itinerarium Antonini («In mare quod Traciam et Cretam interluit insule Erithra Delessa Euboea Carsas Calchis»<sup>21</sup>).

## Las investigaciones

Los estudios dirigidos a la indagación del área del puerto coinciden con las primeras investigaciones topográficas realizadas en la ciudad. En particular el primer estudioso en interesarse en los restos visibles de las instalaciones portuarias fue el arqueólogo norteamericano John Pickard<sup>22</sup>.

Otros estudios fueron llevados a cabo por el ingeniero Georgiades a principio del siglo XX: sus investigaciones son un verdadero punto de referencia para todos aquellos que quieran acercarse al examen de las estructuras portuarias de la ciudad<sup>23</sup>. Él, en particular, adelantó la cronología de las estructuras respecto a cuanto fue supuesto por Pickard: de hecho, sugirió que la construcción original del puerto se datase en el siglo

---

<sup>18</sup> Este episodio es mencionado por Th., VIII.95.

<sup>19</sup> Scyl., 22. “Eretria y su puerto” (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

<sup>20</sup> D.S., XIII.36.4: “Perdieron veintidós naves y apenas pudieron poner a salvo a las restantes en Eretria” (Trad. Torres Esbarranch).

<sup>21</sup> Ant. Itin.: “En el mar que divide Tracia de Creta se encuentran las islas de Eritra, Delessa, Euboea, Carsas, Chalcis” Trad. de la autora a partir de la versión en latín editada por Cuntz, O., 1990).

<sup>22</sup> Pickard, J. (1891).

<sup>23</sup> Georgiades, A.S. (1907).

V/inicio del IV y que el mismo fuese posteriormente más veces objeto de reajustes durante los siglos III y II a.C.

El puerto de Eretria tenía verosímelmente dos cuencas: una exterior, más amplia a nivel de dimensiones, y la otra interior (*Fig. 90*). La primera ocupaba el Golfo de Eretria y estaba protegida por un muelle al O y por el promontorio de Pezonisi al Este<sup>24</sup>: se encontraba exactamente en donde actualmente se sitúa el puerto actual de la ciudad. El muelle occidental que delimitaba el extremo del puerto de Eretria fue construido en piedra probablemente a la mitad del siglo IV a.C. y se extendía a lo largo de 600 m, con dirección N-NO/S-SE.

En el NE había una ulterior entrada que enmarcaba el acceso al puerto interior, actualmente colmatado. El sistema de protección de este puerto se insertaba dentro de las fortificaciones de la ciudad y se fecha a finales del siglo IV a.C. El puerto interior estaba protegido al Este por un muelle en piedra de época tardo clásica, del que sobrevive un tramo de 19 m de largo. Antes de su destrucción, debida a los rellenos de tierra que se llevaron a cabo a finales de la década de los años '60, el muelle se extendía desde el extremo sur de Pezonisi, corría hacia el sur a lo largo de 60 m, y luego terminaba en el oeste cerrando el antiguo puerto.

En el Sur había otra construcción rectangular en piedra, de medio metro de ancho y 48 m de largo. Este muro era la continuación de las fortificaciones urbanas y su construcción se remonta probablemente a finales del V-inicio del IV a.C.<sup>25</sup>.

El puerto interior debió ser utilizado desde la época geométrica/arcaica<sup>26</sup> hasta la helenística, periodo en el que se fecha su colmatación definitiva. De hecho, una inscripción datada entre los años 322-308 a.C.<sup>27</sup> y que contiene términos y condiciones relativos al drenaje de una zona pantanosa en el interior del puerto, se asocia justamente a los trabajos realizados en el puerto interior<sup>28</sup>. Dicho proyecto fue asignado por la ciudad de Eretria a un tal Herefanis.

---

<sup>24</sup> La entrada del puerto, por lo tanto, se situaba entre el muelle y el promontorio y tenía una anchura de 400 m.

<sup>25</sup> Se señalan reformas del siglo II a.C.

<sup>26</sup> En referencia a la época geométrica y arcaica, que fue cuando Eretria estableció su supremacía marítima, se tienen escasas noticias. Sin embargo se cree que el puerto de esta etapa se tenga que identificar con el puerto interior.

<sup>27</sup> IG XII 9, n °191

<sup>28</sup> Véase la ficha dedicada a Eretria y realizada por Polychronis, I. en el marco del proyecto NAVIS II. Consultable en la dirección: <<http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Eretria>> [06/12/2014].

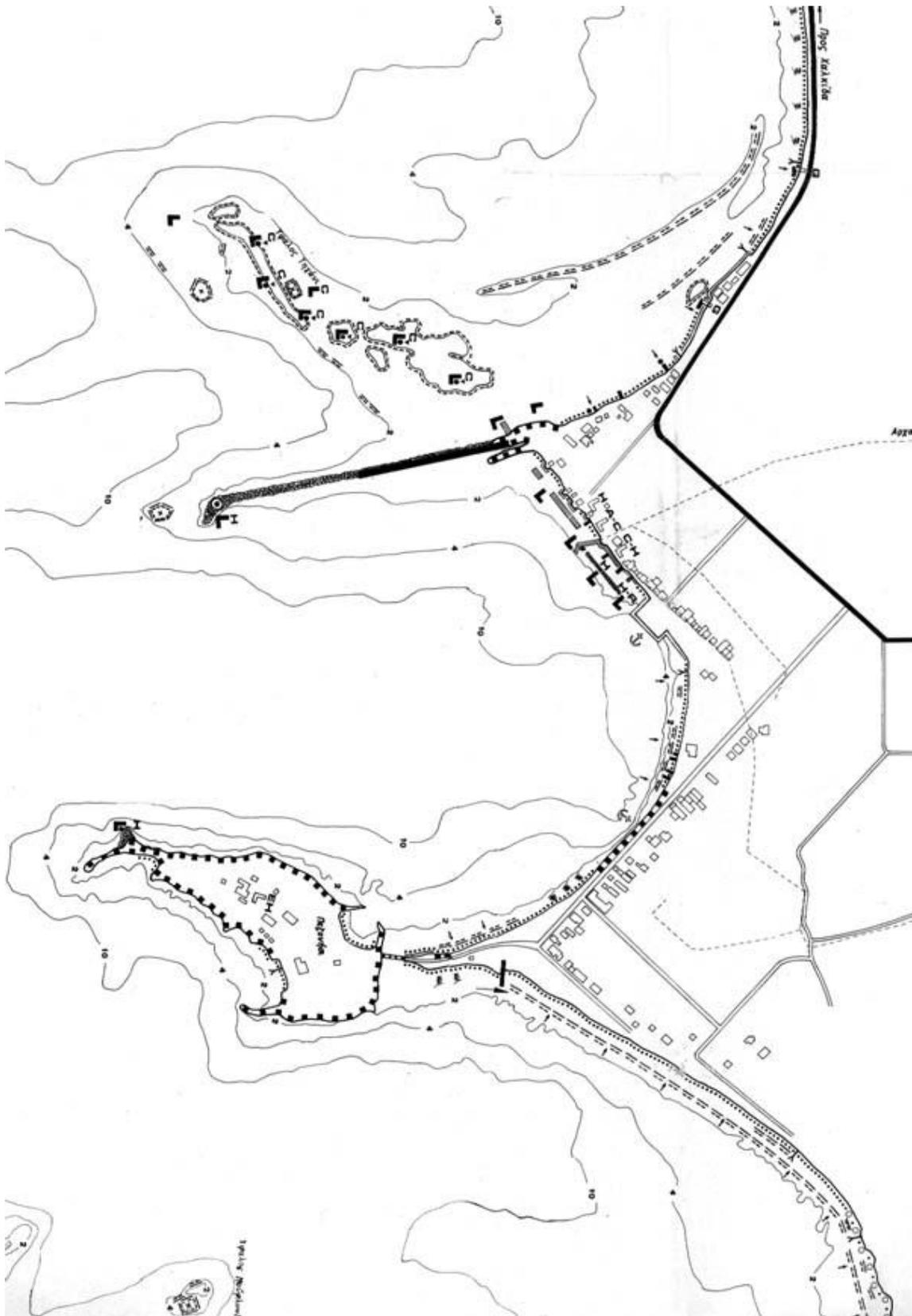


Figura 90: Mapa del muelle oriental y del complejo portuario de Eretria. Polychronis en NAVIS II.

## 54. GERESTO

**Coordenadas:** 37°58'25.6"N/ 24°32'25.6"E

**Características:** entre dos promontorios

**Intervenciones:** muelle (ζ), atarazanas tardo-clásicas (ζ)

**Fuentes:** Hom., Od., III, 176-179; Th., III.3; X., HG., III.4.4; Liv., XXXI.45.

**Bibliografía:** Baumeister 1864; Blackman y Rankov 2013; Chidiroglou 2009; De Graauw 2014; Leake 1835; Lehmann – Hartleben 1923; Sackett et al. 1966.

### El contexto

En la extremidad suroccidental de Eubea se encontraba Geresto, el actual Cabo Mandhili, único buen refugio de la costa meridional de la isla<sup>29</sup>. El asentamiento, junto con el famoso santuario dedicado a Poseidón, se situaba en la cima del promontorio y en sus laderas alojaba un puerto<sup>30</sup>: la protección proporcionada a las naves por este último tenía que ser bastante alta si Livio se refiere a él como “nobilis Euboeae portus” («cetera classis Geraestum, nobilem Euboeae portum»)<sup>31</sup>.

La frecuentación de esta área marítima por parte de embarcaciones se encuentra ya atestiguada en Homero:

«ὄρτο δ' ἐπὶ λιγὺς οὖρος ἀήμεναι: αἱ δὲ μάλ' ὄκα  
ἰχθυόεντα κέλευθα διέδραμον, ἐς δὲ Γεραιστὸν  
ἐννύχιαι κατάγοντο»<sup>32</sup>.

Estrabón se refiere a ella diciendo que: «καὶ δηλοῖ διότι [Hom., Od., III.107] τοῖς διαίρουσιν ἐκ τῆς Ἀσίας εἰς τὴν Ἀττικὴν ἐπικαιρίωςκεῖται τῷ Σουνίῳ πλησιάζον τὸ χωρίον: ἔχει δ' ἱερὸν Ποσειδῶνος ἐπισημότατον τῶν ταύτη καὶ κατοικίαν ἀξιόλογον»<sup>33</sup>.

Ulteriores informaciones acerca del puerto y su aspecto proceden de Tucídides, el cual refiere que:

«τοῖς δὲ Μυτιληναίοις ἀνὴρ ἐκ τῶν Ἀθηνῶν διαβὰς ἐς Εὐβοίαν καὶ περὶ Γεραιστὸν ἐλθὼν, ὀλκάδος ἀναγομένης ἐπιτυχῶν, πλῶ χρησάμενος καίτριταῖος ἐκ τῶν Ἀθηνῶν ἐς Μυτιλήνην ἀφικόμενος ἀγγέλλει τὸν ἐπίπλου»<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> De hecho en este tramo de mar – entre Caristo y Geresto – había un punto muy peligroso para la navegación, las mal afamadas “Fosas de Eubea”. Sobre ellas (τὰ Κοῖλα, Hdt., I.56 y 8.13) vease Morton, J. (2001), p. 176, y Mason, H. J. y Wallace, M.B. (1972), pp. 137-9. En schol. ad Pi. O. 13 159b Drachmann se aclara que las festividades Geraistia para Poseidón fueron fundadas en consecuencia de una tempestad. Zaccarini, M. (2013), p. 69, n. 212.

<sup>30</sup> Leake, W.M. (1835), vol. II, p. 423.

<sup>31</sup> Liv., XXXI.45: “el resto de la flota zarpó rumbo a Geresto, conocido puerto de Eubea” (Trad. Villar Vidal).

<sup>32</sup> Hom., Od., III, 176-179: “... alzóse a este tiempo/ una brisa sonora, las naves corrían a gran marcha/ los caminos del mar rico en peces y así aquella noche/ nos dejaron al pie del Geresto...” (Trad. Pabón)

<sup>33</sup> Str., X.1.7: “Y muestra que el lugar, al estar en la ruta de Sunio, está perfectamente situado para quienes desde Asia hacen rumbo al Ática. Tiene un templo de Poseidón, el más notable de aquella zona, y un importante asentamiento” (Trad. Torres Esbarranch).

Este pasaje, en particular, resulta muy interesante debido a que el historiador habla del fondeo en el puerto de Geresto de un gran bastimento comercial (ὄλκας), por lo tanto nos informa de la posibilidad – por parte de un barco de gran calado – de echar el ancla a la mar en el puerto.

No sólo la profundidad, sino también las dimensiones de la cuenca portuaria tuvieron que ser considerables si pensamos que Geresto fue capaz de proporcionar refugio a la entera flota de Agesilao en 396 a.C. («ὁ δ' ἐπιμαρτυράμενος τοὺς θεοὺς καὶ ὀργιζόμενος, ἀναβὰς ἐπὶ τὴν τριήρη ἀπέπλει. ἀφικόμενος δὲ ἐπὶ Γεραστόν, καὶ συλλέξας ἐκεῖ ὅσον ἐδύνατο τοῦ στρατεύματος πλεῖστον, εἰς Ἴεφσον τὸν στόλον ἐποιεῖτο»<sup>35</sup>).

Geresto se insertaba dentro de las rutas comerciales de larga distancia, bien de aquellas entre la Grecia meridional y el Egeo norte-occidental<sup>36</sup>, bien hacia el Este a través de las Cícladas<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> Th., III.3: “Mas un hombre que cruzó desde Atenas a Eubea, y fue a pie hasta Geresto, donde halló un barco de carga que se hacía a la mar, llegó a Mitilene dos días después de haber salido de Atenas gracias a una feliz travesía, e informó de la expedición” (Trad. Rodríguez Adrados).

<sup>35</sup> X., HG., III.4.4: “Encolerizado, invocando a los dioses como testigos, subió a la trirreme y se marchó; cuando llegó a Gerasto reunió allí todos los contingentes de la expedición que pudo y emprendió la marcha para Éfeso” (Trad. Guntiñas Tuñón). La amplitud del puerto parece confirmada también por un posterior testimonio de Livio (XXXI.45.10) el cual da noticia que en Geraestos alojó a la flota romana que operaba en el Egeo en el 200 a.C.

<sup>36</sup> Arr., An., II.1.2 («καὶ μέρος μὲν τιτῶν νεῶν τὸν λιμένα αὐτῶν ἐφύλασσε, τὰς δὲ ἐπὶ τὴν ἄκραν τῆς Λέσβου τοῦ Σίγριον, ἵνα ἢ προσβολῆ μάλιστὰ ἐστί ταῖς ἀπὸ τε Χίου καὶ ἀπὸ Γεραιστοῦ καὶ Μαλέας ὄλκασιν, ἀποστεύλας τὸν παράπλουον ἐν φυλακῆϊ εἶχεν, ὡς μὴ τινα ὀφέλειαν κατὰ θάλασσαν γίγνεσθαι τοῖς Μιτυληναίοις» “Mientras una parte de la escuadra vigilaba su puerto, envió otras naves hacia el promontorio de Lesbos, el Sigrio (que era por donde especialmente tenían su acceso las naves de carga procedentes de Quíos, Geresto y Malea), manteniendo atenta la guarnición de costa para evitar que los mitileneos recibieran cualquier tipo de ayuda por mar” Trad. Guzmán Guerra); Th., III.3.4. Es atestiguado también el pasaje por Geresto dentro de las rutas de transporte de trigo del Mar Negro hacia Atenas. D., IV.34: «ἔπειτατὶ πρὸς τούτῳ; τοῦ πάσχειν αὐτοὶ κακῶς ἔξω γενήσεσθε, οὐχ ὥσπερ τὸν παρελθόντα χρόνον εἰς Λῆμνον καὶ Ἴμβρον ἐμβαλὼν αἰχμαλώτους πολίτας ὑμετέρους ὄχετ' ἔχων, πρὸς τῷ Γεραιστῷ τὰ πλοῖα συλλαβὼν ἀνάμυθητα χρήματ' ἐξέλεξε, τὰ τελευταῖα εἰς Μαραθῶν' ἀπέβη καὶ τήνιερὰν ἀπὸ τῆς χώρας ὄχετ' ἔχων τριήρη, ὑμεῖς δ' οὔτε ταῦτα δύνασθε κωλύειν οὔτ' εἰς τοὺς χρόνους, οὓς ἂν προθῆσθε, βοηθεῖν» (“Vosotros mismos os veréis libres de padecimiento, no como en el tiempo pasado cuando se lanzó contra Lemnos e Imbros y se marchó de allí llevándose prisioneros a ciudadanos vuestros, y cuando apresó las naves cerca de Geresto y sacó a cuenta de ello incalculables sumas de dinero, y cuando finalmente desembarcó en Maratón y se marchó llevándose de la región el trirreme sagrado y vosotros ni podéis impedir esos hechos ni enviar expediciones de auxilio en las fechas que de antemano fijéis.” Trad. de la autora. En este pasaje Demóstenes se queja de que Felipe de Macedonia había parado las naves en Geresto, pagando ingentes sumas, lo que probablemente indica que en los otros puertos se pagaban impuestos más bajos). X., HG., V.4.61: «καὶ μέντοι οὐκ ἐψεύσθησαν οἱ ταῦτα γνόντες, ἀλλ' οἱ Ἀθηναῖοι ἐπολιορκοῦντο: τὰ γὰρ σιταγωγὰ αὐτοῖς πλοῖα ἐπὶ μὲν τὸν Γεραστόν ἀφίκετο, ἐκεῖθεν δ' οὐκέτι ἤθελε παραπλεῖν, τοῦ ναυτικοῦ δόντος τοῦ Λακεδαιμονίων περὶ τε Αἴγινα καὶ Κέω καὶ Ἄνδρον» (“No se equivocaron los que decidieron, sino que realmente los atenienses fueron sitiados. Efectivamente sus barcos de transporte de trigo llegaban a Gerasto, pero desde en torno a Egina, Ceos y Andros”. Trad. Guntiñas Tuñón).

<sup>37</sup> X., HG., III.4.4 Hom., Od., III.176-9 y 278 y ss. atestigua la llegada a Geresto de naves procedentes de la costa de Asia Menor. Aristagora (V.31.3) relata como Datis paso de las Cícladas a Eretria, muy verosímelmente costeano el cabo Geresto.

Queda abierto el debate en torno al control político del presente puerto. Más veces se ha pensado que el puerto se encontrase bajo el control de la cercana Caristo (*Fig. 91*). Esta hipótesis se debe bien a razones de cercanía topográfica (que se apoyan también en el hecho de que las excavaciones atestiguan que ya en la fase de los siglos VIII – VI a.C. la ciudad era activa y vital), bien al hallazgo de algunas monedas caristas del siglo III a.C. que presentaban en el verso la cabeza de Poseidón y en el reverso su tridente, lo que ha parecido una referencia al templo de dicha divinidad en Geresto<sup>38</sup>.

A pesar de esto, existen otros tantos elementos que parecen desmentir la atribución del puerto de Geresto a la ciudad de Caristo, al menos durante la edad arcaica y clásica. En primer lugar, el periplo de Escílax no nombra en ningún momento un puerto de Caristo, limitándose a registrar solo la presencia de la ciudad<sup>39</sup>; además, existen evidencias que atestiguan el control del puerto a lo largo del tiempo por los atenienses, los espartanos y los macedonios<sup>40</sup>.

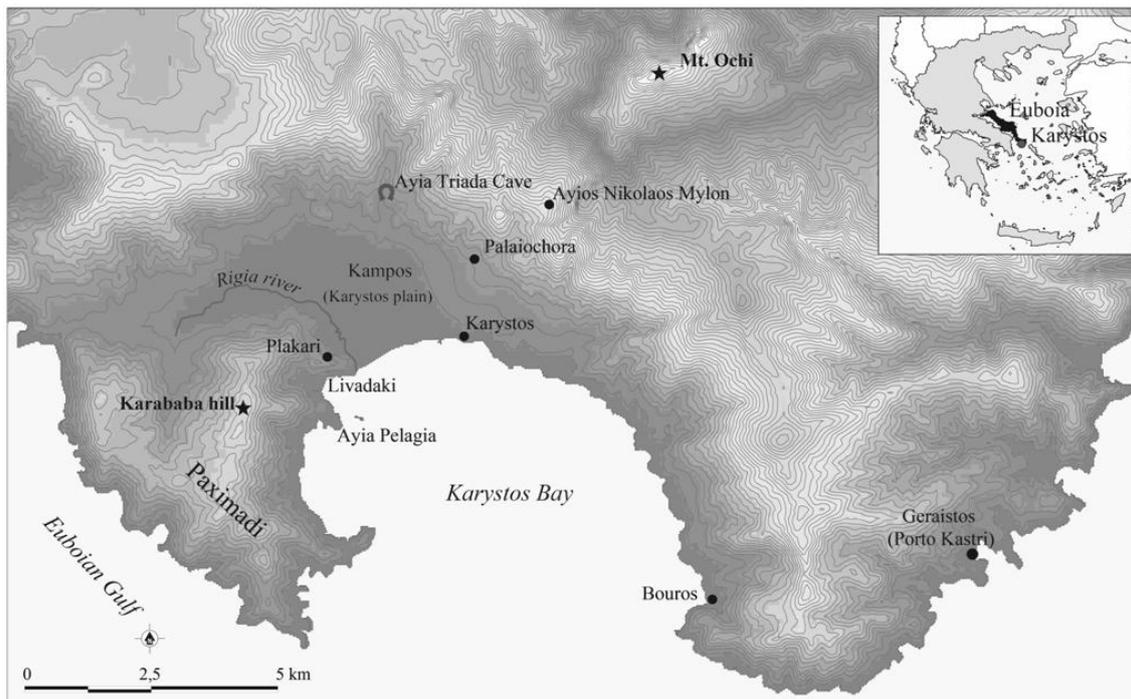


Figura 91: La posición de Geresto dentro de Eubea y en relación a la bahía de Caristo. Imagen procedente del sitio web del Plakari Project < <http://plakariproject.com/> > [26/05/2015]

<sup>38</sup> Hipótesis mencionada por Schumacher, R.W. (2005), p.62.

<sup>39</sup> Scyl., 58. Escílax nombra exactamente en este orden: “Caristos, Eretria con su puerto, Calcis con su puerto, Histiea con su puerto”. (Trad. García Moreno y Gómez Espelósín).

<sup>40</sup> Acerca de la cuestión véase Schumacher, R.W. (2005), p.62.

## Las investigaciones

A partir del siglo XIX diferentes viajeros y estudiosos han señalado la presencia de un antiguo muelle en el puerto<sup>41</sup>, genéricamente registrado como “antiguo”.

Además en los últimos años, como consecuencia de un temporal invernal, ha sido señalada la presencia de una estructura formada por tres muros paralelos entre sí más uno perpendicular. Chidioglou ha propuesto su identificación como atarazanas para las naves, comparando la distancia entre los muros con la de los refugios para las embarcaciones de Naxos (Sicilia) y planteando su posible cronología en la época tardo-clásica o alto-helenística<sup>42</sup>. Sin embargo, los restos necesitan ser analizados en mayor profundidad<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Baumeister, A. (1864); Lehmann – Hartleben, K. (1923); Sackett, L. H. et al. (1966). A partir de los años 80 el territorio de Caristo ha sido prospectado por los profesores Wallace, M. y Keller, D., en el ámbito del Southern Euboea Exploration Project: sin embargo, no se han detectado aclaraciones acerca del muelle.

<sup>42</sup> Chidioglou, M.A. (2009)

<sup>43</sup> Las atarazanas de Geresto son clasificados como “posibles” en el catálogo de Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 568.

## 55. ARTEMISIO (Rada de)

**Coordenadas:** 39°00'26.7"N/ 23°12'00.0"E

**Características:** fondeadero en bahía

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Hdt., VIII.4-6; D.S., XI.12.4

**Bibliografía:** De Graauw 2014

El uso de la rada de Artemisio, en el norte de la isla de Eubea, como fondeadero se encuentra documentado por las fuentes literarias (*Fig. 92*). En particular, a él se refieren Heródoto («τότε δὲ οὗτοι οἱ καὶ ἐπ' Ἀρτεμίσιον Ἑλλήνων ἀπικόμενοι [...] ὡς δὲ οἱ οὗτος ἀνεπέπειστο, Ἀδείμαντος γὰρ ὁ Ὠκύτου ὁ Κορίνθιος στρατηγὸς τῶν λοιπῶν ἤσπαιρε μῦθος, φάμενος ἀποπλεύσεσθαι τε ἀπὸ τοῦ Ἀρτεμισίου καὶ οὐ παραμένειν, πρὸς δὴ τοῦτον εἶπε ὁ Θεμιστολέης/ἐπομόσας[...] καὶ πρότερον περὶ τὸ Ἀρτεμίσιον ναυλοχέειν νέας Ἑλληνίδας ὀλίγας»<sup>44</sup>) y Diodoro de Sicilia («οἱ δ' Ἑλληνες ὥρμουν μὲν ἐπ' Ἀρτεμισίῳ τῆς Εὐβοίας, εἶχον δὲ τὰς πάσας τριήρεις διακοσίας καὶ ὀγδοήκοντα· καὶ τούτων ἦσαν τῶν μὲν Ἀθηναίων ἑκατὸν καὶ τετταράκοντα, αἱ δὲ λοιπαὶ τῶν ἄλλων Ἑλλήνων »<sup>45</sup>). En sus aguas se desarrolló la famosa batalla entre las flotas griega y persa en 480 a.C.; en la cima del promontorio de Hagios Georgios, además, surgía un



templo dedicado a  
Artemis  
Proseoea<sup>46</sup>.

**Figura 92:** La Rada de Artemisio vista desde el satélite. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

<sup>44</sup> Hdt., VIII.4-6: “Los griegos de la armada que se habían apostado en Artemisio. [...] Ganado ya y persuadido el general con estas dádivas, quedaba aún por conquistar Adimanto, hijo de Ocito y jefe de los corintios, que era el único que le resistía, empeñado en querer hacerse a la vela y desemparar a Artemisio. [...] ... unas pocas naves griegas estaban apostadas cerca de Artemisio.” (Trad. Bartolomé Pou).

<sup>45</sup> D.S., XI.12.4: “Entre tanto los griegos estaban fondeados junto al Artemisio de Eubea con un total de doscientas ochenta trirremes, de las que ciento cuarenta eran de los atenienses y el resto de las otras ciudades griegas.” (Trad. Torres Esbarranch).

<sup>46</sup> Santuario cuyas primeras fases constructivas se remontan al inicio de la época clásica. Eibl, K. (2007).

## 56. HISTIEA/ÓREO (p)

**Coordenadas:** 38°56'37.7"N/ 23°04'52.3"E

**Características:** en una bahía / en el estuario de un río

**Intervenciones:** rompeolas (¿e. arcaica?)

**Fuentes:** Scyl., 58

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Georgiades 1907; Lehmann – Hartleben 1923.

Histiea fue un antiguo centro marítimo de la isla de Eubea. La ciudad se asentaba en las proximidades del Cabo Ceneo (actual Cabo Likhadi), en las laderas del monte Téléthrios y cerca de la desembocadura del río Callas (*Fig. 93*). Su zona de control se extendía desde el Artemisio<sup>47</sup> hacia el promontorio de Ceneo. Después del 446 a.C.<sup>48</sup> aparece atestiguada también con el nombre de Óreo, topónimo que procede - según Estrabón- de “oros”, o sea “montaña”<sup>49</sup>.

La *polis* de Histiea es ya nombrada en la *Ilíada* por sus ricos viñedos<sup>50</sup> y su puerto figura en el periplo de Escílax («... Ἡστίαια καὶ λιμὴν... »<sup>51</sup>). Éste, ya a partir de edad arcaica, estaba provisto de un rompeolas capaz de frenar la acción de los vientos meridionales<sup>52</sup>.



**Figura 93: La probable posición del antiguo puerto de Histiea dentro de la ensenada. Imagen de Google Earth modificada por la autora.**

<sup>47</sup> El hecho de que el Artemisio se encontrase bajo el control de Histiea se encuentra reflejado en Hdt., VII. 175.

<sup>48</sup> La fecha coincide con la de la toma de la ciudad por parte de los atenienses.

<sup>49</sup> Str., X.1.3. La cuestión no parece clara. Algunos piensan que Hestiea y Óreo fueron dos asentamientos diferentes situados en la misma zona, otros que estos dos topónimos indicarían la misma ciudad.

<sup>50</sup> Hom., Il., II.511

<sup>51</sup> Scyl., 58: “Histiea con su puerto” (Trad. García Moreno y F. J. Gómez).

<sup>52</sup> Lehman-Hartleben, K. (1923), p.52. La información de Lehmann-Hartleben procede de Georgiades, A.S. (1907), p. 9. Hasta el día de hoy no se han llevado a cabo investigaciones o estudios dirigidos a la comprensión del sistema constructivo de dicho rompeolas.