

## ***Guía e instrucciones para la lectura del catálogo***

El presente catálogo ha sido organizado siguiendo un orden regional, por lo que los puertos y los fondeaderos listados siguen el contorno de las costas de Grecia y Asia Menor desde el Oeste hacia el Este<sup>1</sup>. Las islas han sido tratadas aparte y agrupadas según su posición geográfica o su pertenencia a archipiélagos. Cada ficha del catálogo contiene las siguientes voces:

- ***Topónimo antiguo del puerto*** (o, en ciertos casos, topónimos, según las atestaciones existentes). Cerca del topónimo puede o no encontrarse una “p” entre paréntesis (esto se refiere a si el asentamiento al que pertenece el puerto tenía estatus de *polis* en época arcaica y clásica<sup>2</sup>) y/o la expresión λιμὴν κλειστός (presente cuando el puerto es definido como tal por las fuentes).
- ***Coordenadas***. Latitud y longitud que identifican la posición del puerto<sup>3</sup>.
- ***Características***. En este campo se han querido individualizar las características naturales de las cuales el puerto se aprovechaba en la antigüedad<sup>4</sup>.
- ***Intervenciones***. Dentro de este apartado se ha registrado la presencia de infraestructuras portuarias arcaicas/clásicas todavía visibles *in loco* o, por el contrario, la ausencia. La falta de infraestructuras portuarias puede ser debida a: su ausencia real (explotación únicamente de la protección proporcionada por el medio natural), su no-supervivencia (*spolia* de material arquitectónico, construcción de modernas instalaciones portuarias), o incluso a su construcción con materiales perecederos<sup>5</sup>. En el catálogo se han incluido también aquellas estructuras definidas genéricamente como “antiguas” o aquellas no claramente fechadas (en este caso sólo y cuando fuesen pertenecientes a puertos de cuyo uso en edad arcaica y clásica tenemos noticias).

---

<sup>1</sup> Se ha decidido incluir en el catálogo sólo aquellos lugares de los que tenemos claras atestaciones (bien porque sean provenientes de la arqueología, bien de las fuentes) de su uso como puerto/fondeadero. Esto no significa que fueran los únicos activos durante la época arcaica y clásica, muchos más tuvieron que existir pero han sido descartados porque de ellos no nos ha llegado ningún tipo de noticia, al menos con referencia al periodo en cuestión. Por lo tanto quedan excluidos del presente catálogo todos aquellos puertos/fondeaderos no explícitamente mencionados en las fuentes o de los que no han sido individuadas estructuras portuarias.

<sup>2</sup> De acuerdo con el inventario de *poleis* arcaicas y clásicas editado por Nielsen, T. H. y Hansen, M. H. (2004).

<sup>3</sup> Basadas sobre todo en De Grauw, A. (2014). En algunos casos las coordenadas han sido modificadas y corregidas.

<sup>4</sup> Para ulteriores aclaraciones sobre las ventajas y las desventajas de cada una de ella, véase el apartado relativo.

<sup>5</sup> En el mundo fenicio, por ejemplo, se identificaron posibles rastros de muelles de madera en la desembocadura del río Guadalhorce, Martín Ruiz (1995). Incluso a día de hoy en la marinería tradicional muchas intervenciones se siguen realizando con materiales perecederos o reutilizables (véase las rampas para varar barcos en madera en la isla de Ibiza o las rejas en hierro del arrecife de las Sirenas, Cabo de Gata).

- **Fuentes.** Para grabar los antiguos puertos en la base de datos las fuentes literarias de partida fueron aquellas contemporáneas al período de referencia, por lo tanto básicamente: Homero, Heródoto, Tucídides, Escílax y Jenofonte. Sin embargo en este campo se ha juzgado oportuno señalar también las fuentes literarias de períodos posteriores, así como las inscripciones epigráficas que tengan alguna relación con el puerto y/o sus estructuras. De hecho, a menudo éstas proporcionan información interesante sobre la geomorfología de la zona en la antigüedad o sobre los cambios ocurridos (profundidad de las aguas, posibilidad de fondear, protección contra vientos particulares)<sup>6</sup>.

- **Bibliografía.** Contiene las referencias a los autores que a partir del siglo XIX han descrito, estudiado, investigado o proporcionado informaciones acerca del puerto/fondeadero en cuestión.

Además, cada ficha contiene una breve panorámica de las condiciones naturales del lugar elegido como puerto/fondeadero, así como informaciones relevantes y/o conectadas a su historia marítima (episodios navales en los que el puerto se vio involucrado, informaciones existentes acerca de naves en llegada/salida, etc.)<sup>7</sup>. Asimismo figuran los nombres y las fechas importantes relativas a las investigaciones llevadas a cabo (en el caso que se hayan realizado).

Cuando ha sido posible, las informaciones han sido complementadas con imágenes (mapas, planos, reconstrucciones, dibujos)<sup>8</sup>.

Como se notará, el tratamiento reservado a cada lugar es distinto y fuertemente desigual: esto no depende en manera alguna de la voluntad del autor, sino de la cantidad

---

<sup>6</sup> En cuanto a las referencias literarias se ha realizado una selección, privilegiando aquellas que: mencionan explícitamente el puerto, hablan de naves en llegada/salida al/del puerto, proporcionan informaciones sobre las características del puerto/los cambios ocurridos o atestiguan continuidad en su uso.

<sup>7</sup> En cuanto a los cálculos sobre la visibilidad marítima no se ha adoptado la fórmula matemática ya utilizada por Schüle, G. (1970) y que permite saber cuál es el mayor radio de visibilidad de un promontorio en condiciones óptimas de visibilidad ( $d = 3.57 \cdot \sqrt{h} \cdot 1000$ ) (sobre los pros y los contras de este tipo de cálculos se vea el capítulo I, párrafo 1.4), si no que se ha calculado la distancia máxima de visibilidad recíproca entre dos elevaciones  $D_{BL} [km] = 3.57 \sqrt{hB} \cdot \sqrt{hL}$ . Para más información sobre los parámetros utilizados para los cálculos de visibilidad dentro de esta tesis se vea el párrafo sucesivo).

<sup>8</sup> Se ha intentado enriquecer cada ficha con un aparato figurativo que ilustre la situación y las estructuras del puerto. En los casos en los que el puerto sea inédito (o sea atestiguado sólo por las fuentes y no haya sido objeto de estudios arqueológicos) se han complementado las fichas con imágenes de satélite para que el lector pueda comprender cuanto menos la configuración originaria del puerto en cuestión. Finalmente, en algunos casos - que corresponden en línea general a los puertos inéditos cuya configuración geomorfológica ha sufrido notables cambios en el curso del tiempo (es éste el caso sobre todo de los puertos en los estuarios de cursos de agua) o a los puertos de incierta ubicación - se ha considerado oportuno no añadir ningún recurso figurado (ya que también las imágenes de satélite serían desviantes y de ninguna manera representativas de la realidad de la edad arcaico-clásica).

de información disponible sobre cada uno, que en algunos casos es ingente y en otros se limita a lo que atestiguan las fuentes y/o a algunas anotaciones sobre las condiciones de navegación en el área<sup>9</sup>.

En los casos en los que las informaciones recopiladas fueron consistentes, la ficha se ha organizado en dos párrafos: uno relativo al contexto (que contiene notas históricas, testimonios literarios y/o epigráficos) y el otro a las investigaciones (que proporciona noticias sobre los estudios efectuados en el área así como sobre eventuales estructuras portuarias excavadas).

En la versión en tabla del catálogo se han añadido también otros dos campos:

- **Ubicación moderna.** La identificación se basa principalmente en el Barrington Atlas, en la base de datos Pléyades<sup>10</sup>, en el trabajo de recopilación de los puertos antiguos de De Graauw<sup>11</sup> y en los estudios arqueológicos más recientes.
- **Notas adicionales.** Este punto se ha dedicado a la inclusión de detalles resumidos de manera esquematizada y que se han considerado útiles para la comprensión de la que fue la dársena del antiguo puerto: indicación del período de uso (si resulta limitado en el tiempo), distancia de la *polis*/asentamiento de referencias, posibilidad de fondear, etc.

Algunos datos presentes en el catálogo derivan de tesis doctorales no publicadas, de trabajos actualmente en fase de impresión o de informaciones proporcionadas directamente por los arqueólogos que operan en el sitio: en estos casos la procedencia se encuentra siempre aclarada en las notas al pie. De todas maneras, se agradece a todos aquellos que han querido contribuir al desarrollo de este catálogo proporcionando datos de excavaciones todavía no publicados.

---

<sup>9</sup> Las informaciones no resultan desiguales sólo en término de cantidad, si no es posible que sobre algunos puertos existan datos o estudios extremadamente recientes y – sin embargo – sobre otros apenas disponemos de noticias proporcionadas por viajeros/científicos del siglo XIX o de inicios del siglo XX. Sin embargo, como orientación general y para dar uniformidad al catálogo se ha decidido dedicar a cada puerto (entendido como cuenca individual, no como entero complejo portuario) un máximo de cinco páginas. Con respecto a los puertos con varias cuencas se ha actuado de la siguiente manera: si cada cuenca ha sido debidamente estudiada y publicada, en este catálogo se le ha asignado un número propio de referencia (ej. las cuencas del Pireo o las de Cnido); en el caso de puertos sobre los que no se tienen informaciones suficientes, se ha preferido asignar un único número al sistema portuario entero (ej. Abdera).

<sup>10</sup> Pleiades, a community-built gazetteer and graph of ancient places < <http://pleiades.stoa.org/> > [13/07/2015]

<sup>11</sup> De Graauw, A. (2014). Con referencia al trabajo de De Graauw, A. (2014) se quiere especificar que – en la creación del presente catálogo – ha sido fundamental la base de datos por él desarrollada y los constantes intercambios de correos y consultas. Las informaciones recopiladas por De Graauw han sido re-examinadas, reorganizadas y, en algunos casos, corregidas. Se han actualizados los datos relativos a cada puerto, eliminando de las fichas las estructuras eventualmente construidas en épocas posteriores; asimismo han sido añadidas nuevas fuentes.

## ***Algunas notas sobre los cálculos de visibilidad***

Para los cálculos de visibilidad contenidos en la presente tesis se ha decidido no optar por la fórmula utilizada por primera vez en el ámbito arqueológico por Schüle ( $d \approx 3.57\sqrt{h}$ ) y que permite saber a qué distancia puede ser observado un promontorio<sup>12</sup>, si no que se ha considerado más adecuado calcular la distancia máxima de visibilidad recíproca entre dos puntos, o sea entre el punto observado (L) y un hipotético observador colocado sobre un barco (B).

Este valor viene dado por la aplicación de la fórmula:

$$D_{BL} [\text{km}] = 3.57 \sqrt{h_B} \cdot \sqrt{h_L}$$

Los parámetros utilizados han sido los siguientes:

- Los datos de la altura de los diferentes promontorios mencionados (L) proceden de los mapas topográficos contenidos en ArcGis, el conjunto de productos de *software* producido por la compañía Esri<sup>13</sup>.
- Se ha asignado al hipotético observador dentro del barco una altura de 4 m, en línea con lo ya hecho por otros trabajos científicos con el mismo fin<sup>14</sup>. Esta altura representa la elevación del observador con respecto al nivel del mar y tiene por lo tanto que considerarse como la suma de la altura de la embarcación sobre la línea de flotación (que corresponde al nivel del puente) a la que se añade la altura del observador. La asignación del valor de 4 m para este parámetro puede ser cuestionable, ya que resulta probablemente demasiado reducida si es aplicada a determinados tipos de buques mercantes y – viceversa - demasiado alta para embarcaciones de pequeño tamaño. Sin embargo se considere que los valores de visibilidad expresados en el interior de la tesis fueron incluidos con el fin de sugerir al lector una idea del radio al que determinados promontorios podrían ser observados por los navegantes.

---

<sup>12</sup> Schüle, G. (1970)

<sup>13</sup> Estos mapas están disponibles directamente adquiriendo ArcGis o bien online <<https://www.arcgis.com/>> [14/07/2015]. Los mapas topográficos de ArcGis han sido también la base para la creación de las imágenes contenidas en el Catálogo que ilustran la distribución espacial de los puertos dentro de cada región.

<sup>14</sup> Se vea, por ejemplo, Zamora Merchán, M. (2012).

Finalmente es necesario remarcar que valores similares podrían también calcularse a través de algunas funciones contenidas en los software SIG: sin embargo, ni el método aritmético ni los cálculos efectuados por los software tienen en cuenta todos los factores que entran en juego en el ámbito de la visibilidad, sino que sólo reflejan un radio teórico<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Si consideramos GIS ArcGIS 10.2 (ESRI Company), por ejemplo, estos valores podrían calcularse a través de la herramienta "Fuzzy Visibility". La diferencia entre los cálculos efectuados con el método aritmético y los que proceden del SIG presentan una diferencia de apenas el 15% entre sí y se deben al hecho de que la fórmula matemática no tiene en cuenta la refracción solar ni la curvatura de la tierra. Estas observaciones sobre la comparación entre los datos de la visibilidad (procedentes de los *software* SIG, del método aritmético y de la arqueología experimental) han sido presentadas recientemente en un póster durante el Congreso IKUWA 2015. Es posible leer las primeras reflexiones sobre el estudio en Cerezo Andreo, F.; Pérez-Reverte Mañas, C. y Mauro, C.M. (2015).

# EPIRO

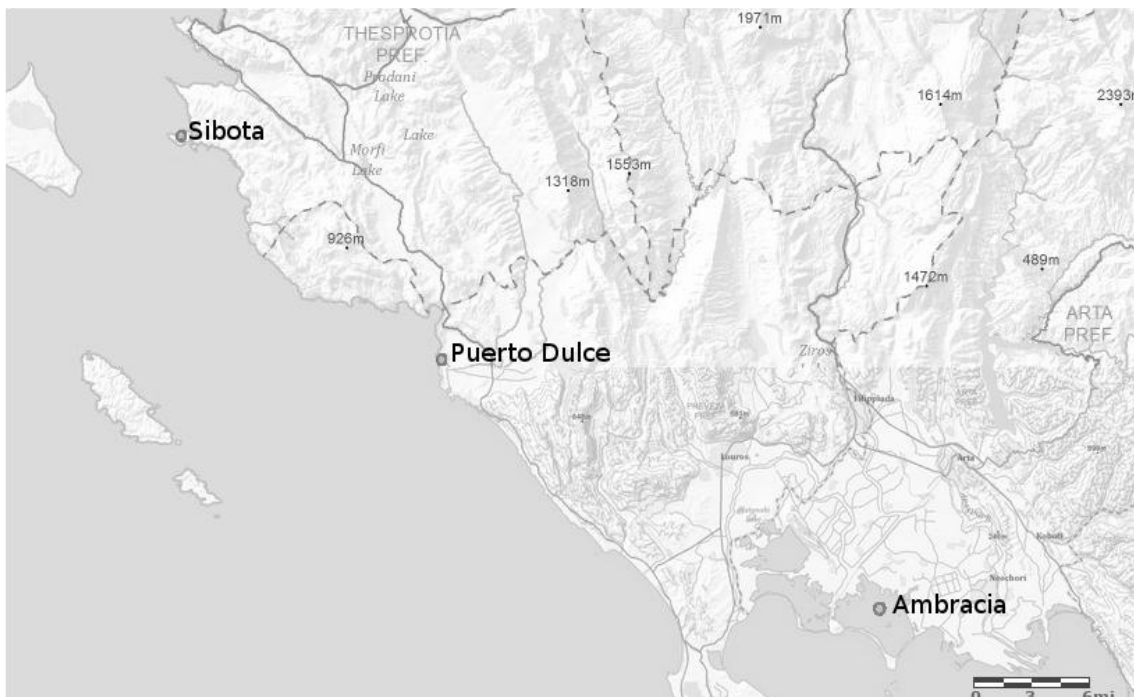


Figura 1: Mapa con ubicación de los puertos de Epiro nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

## 1. SIBOTA

**Coordenadas:** ¿?

**Características:** puerto insular (en el canal entre dos islas o entre isla y continente)

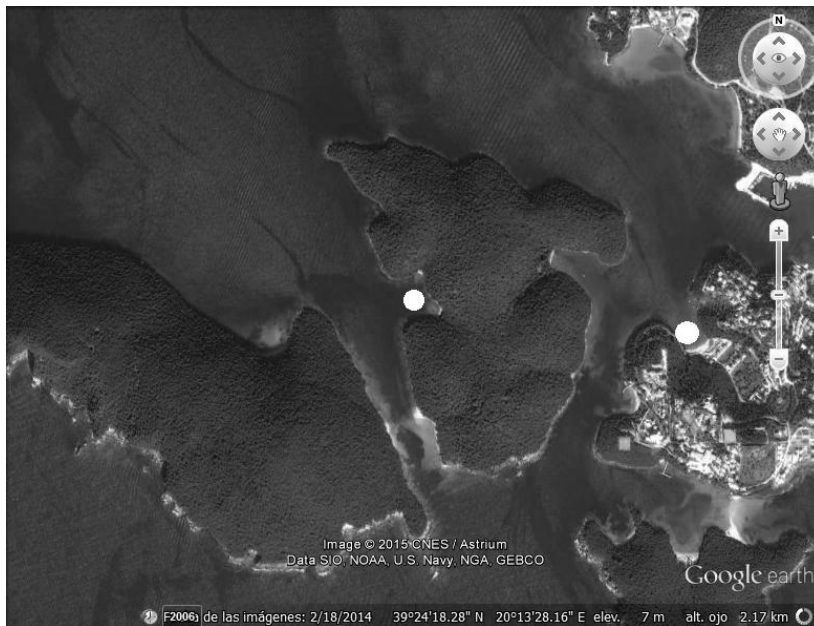
**Intervenciones:**

**Fuentes:** Th., I.50-52; Ptol., Geog., III.13.

**Bibliografía:** De Graauw 2014

Las islas Síbota, hoy en día Sývota, eran tres islas de la costa tesprótide de Epiro, al norte de Cabo Quimerio y frente a las costas de Corcira, entre los cabos de Leucimna y Anfipago. En 433 a.C. fueron escenario de una famosa batalla naval entre los corintios y los corcirenses (flanqueados por los atenienses) que fue prolegómeno del estallido de la Guerra del Peloponeso<sup>16</sup>.

La zona utilizada como fondeadero en la edad griega era probablemente la que se encontraba entre las dos islas que actualmente tienen nombre de Mavron Oros (o Síbota, isla occidental) y de Hagios Nikólaos (en esta área se formaba una pequeña bahía, bastante protegida y con aguas profundas<sup>17</sup>), o bien en el canal entre Hagios Nikólaos y el continente (*Fig. 2*)<sup>18</sup>.



**Figura 2:** Dos de las posibles ubicaciones del puerto de Síbota (señaladas por los círculos blancos). Foto de satélite. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

Probablemente se trataba de una pequeña área que podía desempeñar funciones portuarias, pero que no estaba equipada. Refiriéndose a ella, Tucídides la describe como

<sup>16</sup> Th., I.47.

<sup>17</sup> De hecho, las aguas son tan poco profundas que es preferible entrar en el canal entre las dos islas por el Norte, ya que en la parte meridional existe un área que en algunos puntos no llega a los 2m de profundidad, representando un peligro notable para las embarcaciones. Greek Water Pilot (1981), p. 38.

<sup>18</sup> Esta área es utilizada también en la actualidad como zona de atraque. *Ibidem*

«ἔστι δὲ τὰ Σύβοτα τῆς Θεσπρωτίδος λιμὴν ἐρήμος»<sup>19</sup>. Más adelante, el historiador la define otra vez como un λιμὴν, en donde dice que los corintios estuvieron fondeados («ἐν ᾧ οἱ Κορίνθιοι ὄρμουν»)<sup>20</sup>.

Posteriormente el puerto de Síbota aparece nombrado también en la Geografía de Ptolomeo:

“Puerto de Síbota [Tucídides describe Síbota como una isla] 46 56.38 0<sup>21</sup>”.

Para los navegantes, la isla de Síbota (más específicamente Mavron Oros) resultaba fácil de individuar a causa de su reconocible color oscuro<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Th., I. 50. “Síbota es un puerto desierto de Tesprótide” (Trad. Guzmán Guerra).

<sup>20</sup> Th., I.52: ««τῇ δὲ ὑστεραίᾳ ἀναγαγόμεναι αἱ τε Ἀττικαὶ τριάκοντα νῆες καὶ τῶν Κερκυραίων ὅσαι πλώμοι ἦσαν ἐπέπλευσαν ἐπὶ τὸν ἐν τοῖς Συβότοις λιμένα, ἐν ᾧ οἱ Κορίνθιοι ὄρμουν, βουλόμενοι εἰδέναι εἰ ναυμαχήσουσιν» (“Al día siguiente, las treinta naves áticas y todas las corcirenses que se hallaban en estado de navegar se hicieron a la mar en dirección al puerto de Síbota, donde estaban fondeados los corintios, con el propósito de saber si iban a combatir” Trad. Guzmán Guerra)

<sup>21</sup> Ptol., Geo., III.13. Trad. de la autora a partir de la versión latín editada por Valgrisius, V. Magini, G.A. (1562).

<sup>22</sup> NT (2005), p. 92. La isla está descrita como carente de interés bajo el punto de vista portuario, con la excepción de pequeñas bahías que pueden ser eventualmente aprovechadas.



## 2. GLYKYS LIMEN (Puerto Dulce)

Eleas Limén

Coordenadas: 39°14'17.3"N/ 20°28'39.1"E

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

Intervenciones:

Fuentes: Th. I, 46; Scyl., 30; Str., VII.7.5; Ptol., Geog., III.14.5; D.C., L.12.2

Bibliografía: Besonen 1997; Besonen, Rapp y Jing 2003; Dakaris 1971; De Graauw 2014; Hammond 1967; Soueref 1995.

El Glycys-Limen (lit. puerto dulce) era un puerto de la Tesprocia que obtenía su protección de la cercanía del promontorio Quimerio (actual Cabo Glossa, 181 m x 55 km de visibilidad) al Norte<sup>23</sup>. Resulta activo ya a partir de la Edad del Bronce como estación micénica que, muy probablemente, llevaba el nombre de Cíquiros/Éfira<sup>24</sup>. Tenía

este epíteto por la frescura de sus aguas, ya que en este golfo desembocaba el río Aqueronte (actual Gourlá), después de que en él confluyeran varios afluentes:

«ἔπειτα ἄκρα Χειμέριον καὶ Γλυκὺς λιμὴν, εἰς ὃν ἐμβάλλει ὁ Ἄχερων ποταμὸς, ῥέων ἐκ τῆς Ἀχερουσίας λίμνης καὶ δεχόμενος πλείους ποταμοὺς ὥστε καὶ γλυκαίνει τὸν κόλπον»<sup>25</sup>.

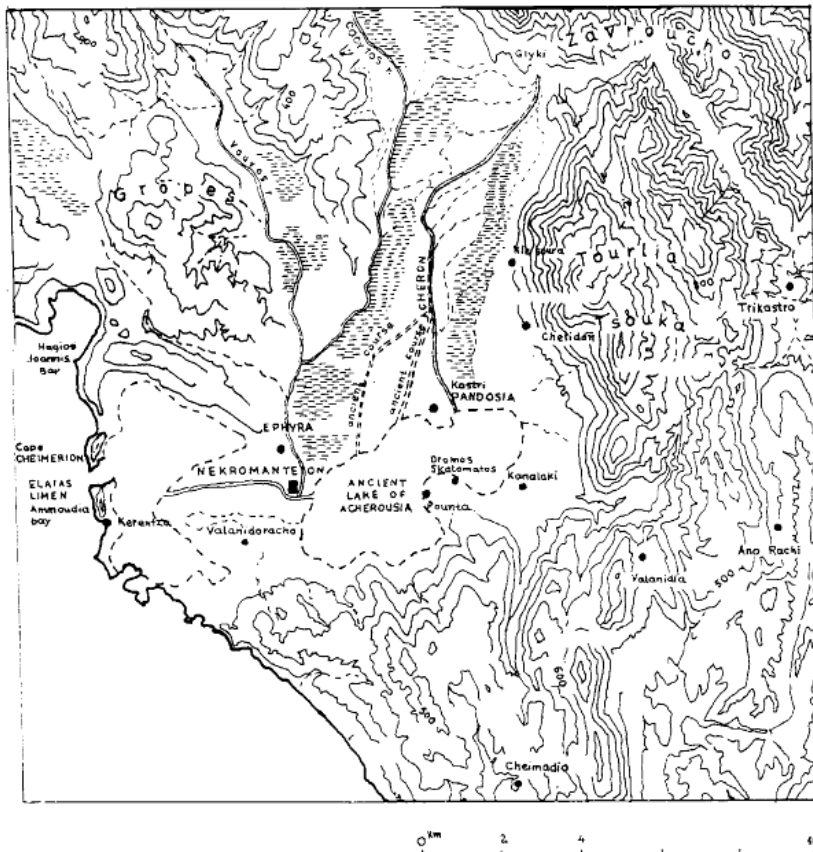


Figura 3: Reconstrucción gráfica hipotética del Puerto Dulce. Soueref, K. (1995), p. 415, fig. 2.

<sup>23</sup> Th., I.46: «ἐπειδὴ δὲ προσέμειζαν τῇ κατὰ Κέρκυραν ἡπειρῷ ἀπὸ Λευκάδος πλέοντες, ὁρμίζονται ἐς Χειμέριον τῆς Θεσπρωτίδος γῆς. ἔστι δὲ λιμὴν, καὶ πόλις ὑπὲρ αὐτοῦ κεῖται ἀπὸ θαλάσσης ἐν τῇ Ἐλαιατίδι τῆς Θεσπρωτίδος Ἐφύρῃ. » (“Y una vez que, yendo desde Léucade, alcanzaron el continente a la altura de Corcira, echaron el ancla en Quimerio, en territorio de la Tesprótide. Hay allí un puerto, más allá del cual tierra adentro, se halla la ciudad de Efira, en la comarca de Elea, territorio de la Tesprótide” Trad. Guzmán Guerra).

<sup>24</sup> Soueref, K. (1995), p. 404.

<sup>25</sup> Str., VII.7.5: “Luego viene el cabo Quimerio y el Puerto Dulce, en el que desemboca el río Aqueronte, que nace en el lago Acherusia y recibe tal cantidad de afluentes que consigue volver dulce el agua del golfo.” (Trad. Vela Tejada y García Artal).

También aparece citado en las fuentes con el nombre de Eleas Limén (Scyl., 30: «Ἐν ταῦτά ἐστι λιμὴν, ᾧ ὄνομα Ἑλαία. Εἰς τοῦτον τὸν λιμένα ποταμὸς ἐξίησιν Ἀχέρον»<sup>26</sup>; Ptol., Geog., III.14.5).

A día de hoy es muy difícil decir qué aspecto tuvo el “Puerto Dulce” en la edad antigua, ya que el golfo, a causa del cúmulo de sedimentos transportados por el río, se ha colmatado<sup>27</sup> (*Fig. 3*). El proceso de progradación de la costa fue advertido ya en la época antigua por el geógrafo griego Estrabón (VII.7.5), pero no fue estudiado en profundidad hasta tiempos relativamente recientes. Precisamente fue el británico Hammond quien, en 1967, sugirió en sus anotaciones de viaje la posibilidad de que la bahía hoy en día conocida como Fanari pudiese haber experimentado, en el curso del tiempo, variaciones notables<sup>28</sup>. En 1971 un arqueólogo que trabajaba en el área, Dakaris, dedicó algunas observaciones al tema<sup>29</sup>; sin embargo, fue solo en los años ‘90 cuando Besonen, en su tesis doctoral, se ocupó extensivamente de la zona de la valle del río Aqueronte, evidenciando los cambios que la afectaron durante los siglos<sup>30</sup>. En los trabajos de Besonen se subraya como en edad arcaica la bahía fue mucho más profunda en cuanto a su nivel de penetración en el interior y, por lo tanto, como pudo haber servido de lugar de desembarco de los eleos en edad arcaica y clásica. Se estima que la línea de costa haya sufrido una progradación de aprox. 6 km en los últimos 4000 años y que, durante época arcaica y clásica mucho más amplia y protegida por una barrera natural en el lado occidental (*Fig. 4*). El transporte de sedimentos efectuado por el río Aqueronte ha alterado a día de hoy el paisaje antiguo, formando un área de arena y pantanos que se extiende por alrededor de 5.4 m, hasta la localidad de Mesopotamos<sup>31</sup>. Lo único que queda del antiguo golfo, en su tiempo amplio y acogedor, se puede deducir a partir de la observación de lo que queda de la bahía, en correspondencia de la ya citada localidad de Ammoudia, en la bahía de Fanari.

---

<sup>26</sup> Scyl., 30: “Aquí está el puerto llamado Eleas en el que desemboca el río Aqueronte” (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

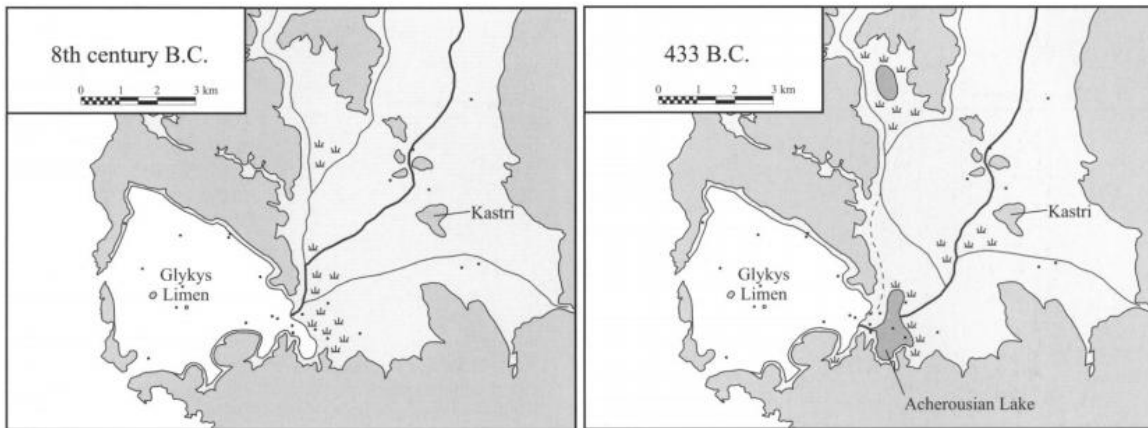
<sup>27</sup> Th., I.46 recuerda que antes de la batalla de Síbota, las naves de los corintios y de sus aliados (en total 150) fondearon en la bahía. Sucesivamente también D.C. (L.12.2) recuerda como el Puerto Dulce sirvió de fondeadero para la flota de Augusto que aquí se paró antes de la confrontación con las fuerzas de Marco Antonio y Cleopatra. Besonen, M.R.; Rapp, G., *Jing, Z.* (2003).

<sup>28</sup> Hammond, N.G.L. (1967)

<sup>29</sup> Dakaris, S. (1971).

<sup>30</sup> Besonen, M.R. (1997) e Besonen, M.R.; Rapp, G., *Jing, Z.* (2003). En estos trabajos se trata también acerca del lago Aquerusia, de su formación (entre el siglo VIII y el 433 a.C.) y de su desaparición.

<sup>31</sup> Soueref, K. (1995), p.403.



**Figura 3: Secuencia de los cambios ocurridos en el paisaje de la valle del Aqueronte entre edad arcaica y clásica. Los puntos negros indican los lugares donde han sido efectuados los 28 sondeos. Besonen, M.R.; Rapp, G. y Jing, Z. (2003), figs. 6.12 y 6.13.**

### 3.AMBRACIA (ρ) λιμὴν κλειστός

**Coordenadas:** 39°02'52.8"N/ 20°55'42.9"E

**Características:** en el estuario de un río/ en un área lagunar

**Intervenciones:** puerto englobado en las fortificaciones (siglo IV a.C.)

**Fuentes:** Scyl., 33; Dion. Calliph., vv. 28-30; Plin., H.N., II.87.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Karatzeni 2011; Leake 1835; Lehmann-Hartleben 1923;

Según la tradición, Ambracia fue una colonia fundada por Gorgo, hijo de Cípselo, a finales del siglo VII a.C. y – desde el principio – desarrolló el papel de avanzadilla y centinela de los intereses corintios en el área<sup>32</sup>.

Su posición le garantizaba un control directo sobre las rutas marítimas y terrestres que ponían en comunicación la Grecia meridional con el mar Jónico y el Adriático. El centro habitado se desarrollaba en el interior, en las orillas del río Άrachthos, mientras que el puerto se situaba justo en el estuario del río:

«Μετὰ δὲ Μολοττίαν Ἀμβρακία πόλις Ἑλληνίς· ἀπέχει δὲ αὕτη ἀπὸ θαλάττης στάδια π'. Ἔστι δὲ καὶ ἐπὶ θαλάττης τεῖχος καὶ λιμὴν κλειστός»<sup>33</sup>.



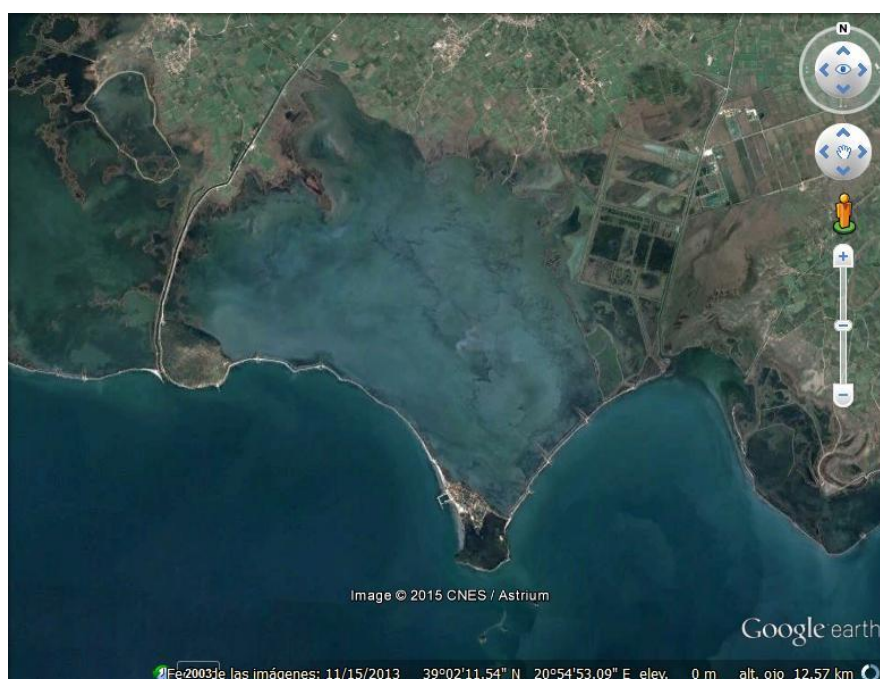
**Figura 4:** Foto de satélite de la localidad de Phidokastro. En la imagen se puede apreciar el perfil artificial del λιμὴν κλειστός. Karatzeni, V. (2011), fig. 4.

<sup>32</sup> En el inventario de Nielsen, T. H. y Hansen, M. H. (2004) la *polis* de Ambracia se encuentra incluida entre los asentamientos pertenecientes a Acarnania. En esta sede se ha decidido considerarla como parte del Epiro, dado que, bajo Pirro, Ambracia se convirtió en capital de la región. Str., X.2.8 y VII.6; Nic. Dam. (FGrHist 90 F 57,7) transmite la noticia de fundaciones corintias en el golfo de Ambracia en los años posteriores al 657 a.C., pero nombra explícitamente sólo a Anactorion y Leucade.

<sup>33</sup> Scyl., 33: “A continuación de Molosia está la ciudad griega de Ambracia; dista del mar ocho estadios. Tiene de cara al mar una muralla y un puerto cerrado” (Trad. de la autora). El río Άrachthos resultaba probablemente navegable hasta la ciudad de Ambracia (Karatzeni, V., 2011). El λιμὴν κλειστός del que hablan Escíflax y Dionisio Califonte tiene que identificarse con la localidad de Phidokastro, hoy en día una pequeña laguna.

Viajeros y estudiosos de los siglos XIX-XX señalaron la presencia de una ciudad alta, en el interior, y de un fuerte conectado con el puerto a través de un sistema de fortificaciones en la costa (Fig. 5)<sup>34</sup>.

El río Árachthos era probablemente navegable en época arcaica y clásica hasta la ciudad<sup>35</sup>, pero el fenómeno de la colmatación de su desembocadura tuvo lugar ya a partir de la antigüedad: en el siglo III a.C. la zona se había convertido en palustre<sup>36</sup> y su aspecto siguió cambiando incluso durante los siglos sucesivos<sup>37</sup> (Fig. 6).



**Figura 6: Foto de satélite del área del antiguo puerto de Ambracia, hoy en día una zona lagunar. Google Earth.**

<sup>34</sup> Leake, W.M. (1835), vol. I, pp. 205 y ss.; Lehmann-Hartleben, K. (1923). Según Lehmann-Hartleben el sistema de fortificaciones y de encerramiento del puerto tiene que fecharse a finales del siglo IV a.C. También en Dion. Calliph., vv. 28-30 se lee: «ἐπιφανὲς δ' ἱερὸν Ἀθηνᾶς ἔστ' ἐν αὐτῇν καὶ λιμὴν κλειστός» (“En ella está el célebre templo de Atenea y el puerto cerrado” Trad. Garzon Diaz).

<sup>35</sup> Lehmann-Hartleben, K. (1923); Karatzeni, V. (2011).

<sup>36</sup> Plb. (IV.61), hablando de Ambrakos, lo define como un puerto que en sus tiempos se encontraba en un área lagunar y palustre; si bien durante mucho tiempo se haya pensado que Ambrakos (nombrado por Plb., IV.61 y por St.Byz.) se tuviese que identificar con el puerto de Ambracia del que habla también Escílax, una reciente intervención de Keratzeni en un congreso sobre Iliria parece desmentir esta hipótesis (según sus palabras, Phidokastro difícilmente podría haber alojado un πολίχνηον). De todas maneras, al igual que Ambrakos, también el puerto de Ambracia, encontrándose en el estuario de un río, tuvo que conocer notables variaciones en su apariencia a lo largo del tiempo.

<sup>37</sup> Plin., H.N., II.87: «Ambriaciae portu decem milium passuum intervallo (recessu maris)» (“Este mismo fenómeno [N. de la autora: el retroceso del mar] se dice que también ocurrió en el puerto de Ambracia en un espacio de 10000 pasos”. Trad. A. Fontán, A. M. Moure Casas y otros).