

# JONIA



Figura 130: Puertos de Jonia nombrados dentro del Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

## 82. FOCEA (p)

**Coordenadas:** 38°40'17.5"N/ 26°44'39.2"E

**Características:** en una bahía protegida por islotes en alta mar/en la cercanía de un promontorio (¿puerto doble?)

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98; Liv., XXXVI.43 y XXXVII.31; Plu., Lys., 5.1; Ant. Itin.

**Bibliografía:** Akurgal 1956; De Graauw 2014; Sartiaux 1921.

Focea fue una ciudad de Asia Menor fundada según la tradición por colonos atenienses y peloponesiacos en un territorio cedido por Cime. Se situaba en el interior de una bahía entre el golfo de Cime (en el N) y el de Esmirna (en el S) cuya entrada se veía protegida por la presencias de numerosos islotes<sup>1</sup>.

Próspera ya desde época arcaica, a partir del siglo VI a.C. fundó una serie de colonias en Occidente (entre otras Massalia, Mainake, Velia). En la antigüedad su fama estaba conectada con las habilidades marineras de sus navegantes, los primeros - según Heródoto - en efectuar largas travesías<sup>2</sup>. En las palabras de Justino, las peripecias focneas por mar se debían a la *exiguitas* y a las *macies* de su territorio, que obligaron sus habitantes a dedicarse a la pesca, a la piratería y al comercio<sup>3</sup>.



Figura 131: Focea, la polis y los dos puertos. Greco 1999, p. 396, fig. 66.

Su bahía, resguardada de los vientos dominantes y con un fondo apto para retener el ancla, disponía de dos puertos naturales (Fig. 131): según Livio el puerto meridional, más amplio, se llamaba Naustathmos y el septentrional Lamptera<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> En cuanto a la geomorfología de Focea se supone que en el pasado fuese originariamente una isla. A favor de esta opinión están Sartiaux, M. (1921), primer arqueólogo en ocuparse de las excavaciones del sitio, y Akurgal, E. (1956). Faltan, de todas maneras, datos científicos que confirmen la hipótesis, si bien Sartiaux, M. (1921) cita trabajos inéditos llevados a cabo por el geólogo Dalloni.

<sup>2</sup> Hdt., I. 163. Si bien el testimonio se pueda poner en duda a la luz de los descubrimientos recientes, no termina de ser indicativo de la fama que los focneos habían conquistado entre los griegos.

<sup>3</sup> Iust., XLIII. 3.5

<sup>4</sup> Liv., XXXVII.31: «classis Romana ab Chio Phocaeam traiecit. in sinu maris intimo posita haec urbs est, oblonga forma; duum milium etquingentorum passuum spatium murus amplectitur, coit deinde ex utraqueparte in artio rem velut cuneum; Lamptera ipsi appellant. mille et ducentos passus ibi latitudo patet; indelingua in altum mille passuum excurrens medium fere sinum velut notadistinguit; ubi cohaeret faucibus angustis, duos in utramque regionem versosportus tutissimos habet. qui in meridiem vergit, Naustathmon ab re appellant, quia ingentem vimnavium capit; alter prope ipsum Lamptera est. hos portus tutissimos cum occupasset Romana classis» (“La flota romana hizo la travesía de Quíos a Focea. Esta ciudad, de forma alargada, está situada al fondo de un entrante del mar; la rodea una muralla de dos millas y media de largo cuyos extremos se aproximan después estrechándose en una especie de cuña que ellos llaman Lamptera. La anchura allí es de mil doscientos pasos; desde allí se adentra una milla en el mar una lengua de tierra que divide la bahía aproximadamente por su mitad, como un trazo; donde se une a la estrecha entrada

### **83. LEUCAS (p)**

**Coordenadas:** 38°33'18.9"N/ 26°50'22.2"E

**Características:** puerto insular

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98; Ant. Itin.

**Bibliografía:** De Grauw 2014

Fue un asentamiento en el NO de Esmirna. Según Diodoro la ciudad de Leucas fue fundada por el persa Taco y pasó bajo el control de Clazómenas sucesivamente a una disputa con los habitantes de Cime<sup>5</sup>.

Antiguamente era una isla, pero hoy se encuentra conectada con el continente<sup>6</sup>. La importancia de Leucas dentro de las rutas marítimas queda reflejada en su inserción dentro del Itinerarium Antonini; curiosamente en el periplo de Escílax se menciona la presencia de más que un puerto en la isla: “Leucas y sus puertos”<sup>7</sup>.

---

forma dos puertos muy seguros orientados en direcciones opuestas. El que da a mediodía de llama Nautatmos, por el hecho de que tiene cabida para un gran número de embarcaciones; el otro está al lado mismo de Lamptera” Trad. Villar Vidal). Otras menciones al puerto de Focea se encuentran en Liv., XXXVI.43 y Plu., Lys., 5.1. La ciudad aparece insertada dentro del Itinerarium Antonini. El periplo de Escílax no nombra la presencia de dos puertos, si no que se limita a señalar (98): «Φώκαια και λιμήν...». (“...Focea con su puerto...” trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

<sup>5</sup> D.S., XV.18

<sup>6</sup> D.S., XV.18; Plin., H.N., V.31

<sup>7</sup> Scyl., 98: «Λεῦκαι και λιμένες...». (“... Leuca con sus puertos...” trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

## 84. ESMIRNA (Antigua Esmirna) (p)

**Coordenadas:** 38°27'42.3"N/ 27°08'57.9"E

**Características:** en la cercanía de un promontorio (¿puerto doble?)/ en el estuario de un río

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Str., XIV.1.2.

**Bibliografía:** Cook 1958; De Grauw 2014

El asentamiento pre-helenístico de Esmirna surgía en el norte del golfo, en correspondencia con el actual Bayarakli<sup>8</sup>. Al Este la desembocadura del río Meles ha modificado sensiblemente la geomorfología del área que, en el primer milenio a.C., tenía la apariencia de una península rodeada por el mar<sup>9</sup> (*Fig. 132*). Las fuentes literarias no coinciden acerca de su fundación<sup>10</sup>, sin embargo las excavaciones han restituido restos de un poblado que se remonta al periodo proto-geométrico<sup>11</sup>.

Si bien Esmirna, al igual que la cercana Colofón, parece haberse dedicado más a la agricultura que a la actividad marinera<sup>12</sup>, hay testimonios notables de importación de *luxury goods* en el siglo VII a.C., lo que prueba cuanto menos la llegada/salida de embarcaciones a/de su puerto<sup>13</sup>. Sin embargo, este menor nivel de participación en los comercios transmarinos de la ciudad puede explicarse en parte también con las dificultades técnicas de navegación existentes en el Golfo de Esmirna: sin duda la entrada en éste resultaba fácil y se veía favorecida por las intensas brisas diurnas, pero la salida resultaba muy difícil, siendo el único factor favorable para el alejamiento las brisas nocturnas que se producían después de la medianoche<sup>14</sup>.

Según la opinión de los arqueólogos que trabajaron en el área, ambos lados de la península presentaban condiciones propicias para su utilización portuaria, dado que las costas se prestaban al varo y al desembarco de las naves<sup>15</sup> (*Fig. 133*).

---

<sup>8</sup> Confirmaciones en este sentido, además de las excavaciones, proceden de Aristid., XVII.4 y Str., XIV.1.

<sup>9</sup> Cook, J.M. (1958).

<sup>10</sup> Existen diferentes versiones que la atribuyen alternativamente a las Amazonas, a los Léleges, a los Lidios, a Tantalos, a Teseos o al éxodo etrusco. Véase a este propósito Cadoux, C. J. (1938).

<sup>11</sup> Cook, J.M. (1958)

<sup>12</sup> En confirmación de cuanto se ha dicho puede recordarse su ajenidad al fenómeno de colonización.

<sup>13</sup> Las importaciones procedían sobre todo en esta fase de Rodas y del Levante. Cook, J. M. (1958).

<sup>14</sup> Cook, J.M. (1958). En cuanto a la particular intensidad de las brisas diurnas en el Golfo de Esmirna, véase *Mediterranean Pilot IV*, p. 13

<sup>15</sup> Véase la reconstrucción de la ciudad realizada por Nicholls en Cook, J.M. (1958). Las fortificaciones urbanas, en su circuito del siglo VII a.C., no incluían ninguno de los dos puertos: ni el puerto Oeste, ni el p. Este, más amplio y en la desembocadura del río.

Después de una aparente decadencia en el V a.C., en el siglo sucesivo en el asentamiento está atestiguada una apreciable importación de vino (sobre todo de Quíos y Tasos) y Esmirna aparece también como centro exportador de trigo<sup>16</sup>.

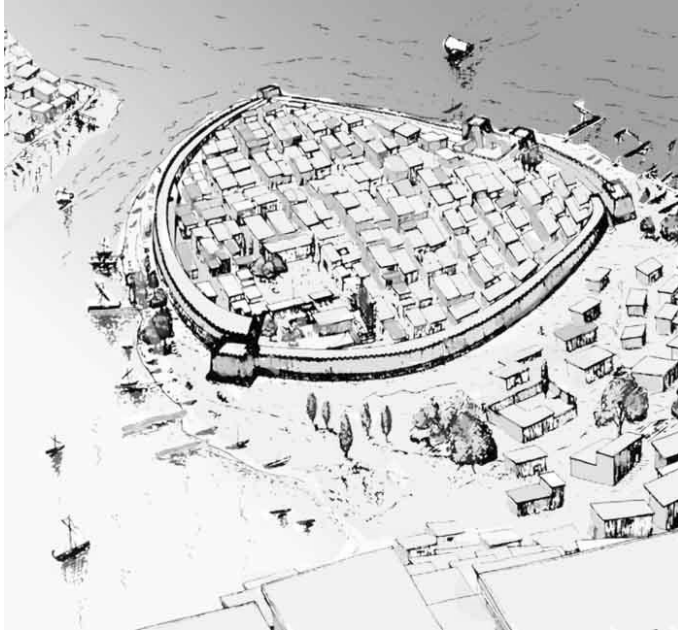


Figura 132: Reconstrucción de la antigua *polis* de Esmirna vista desde NE a finales del siglo VII a.C. Cook, J.M. (1958).

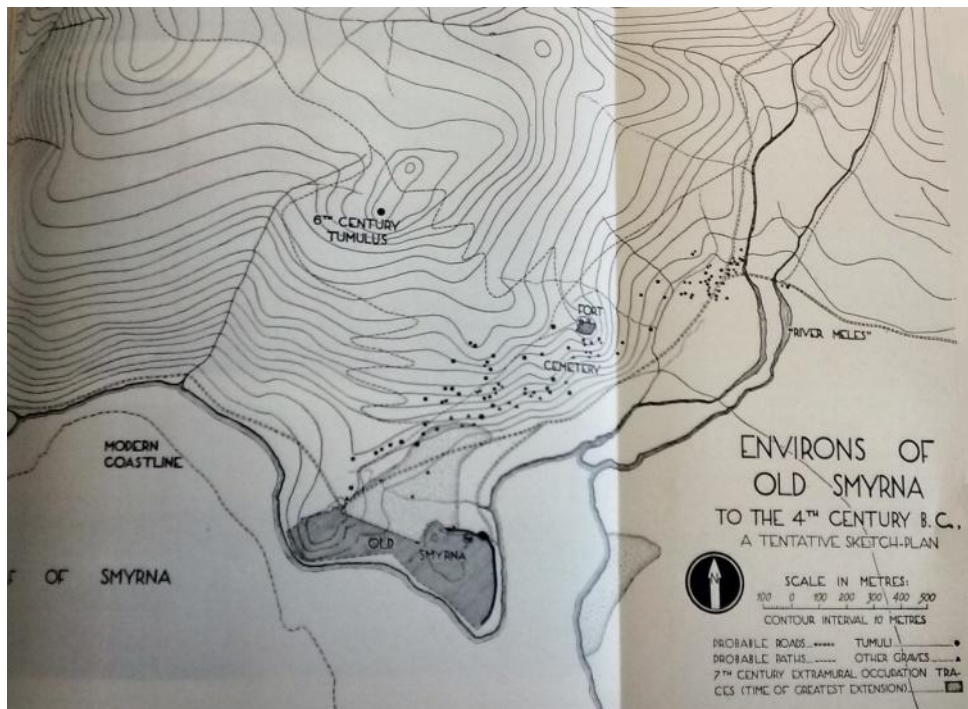


Figura 133: Mapa de Esmirna con indicación de la línea de costa en la época griega. Cook, J.M. (1958).

<sup>16</sup> En particular, en un decreto ateniense del 387 a.C. (SIG<sup>3</sup> 136) Esmirna aparece como lugar de abastecimiento de trigo para los clazomenios. En este último caso, dada la cercanía de los dos asentamientos, la importación de trigo no implica directamente la frecuentación del puerto, ya que los transportes podían producirse también por vía terrestre; sin embargo, el comercio de grandes cantidades de trigo (como de cualquier otro producto) era más rentable y seguro si era efectuado por mar. Sobre el puerto de Esmirna véase también Str., XIV.1.2.

## **85. CLAZÓMENAS (p)**

**Coordenadas:** 38°21'51.0"N/ 26°46'21.4"E

**Características:** protegido por un promontorio y por islotes en alta mar

**Intervenciones:** muelles (uno de VI y el otro de IV a.C.)

**Fuentes:** Th., VIII.14; X., HG., I.1.11; Scyl., 98.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Erkanal, Şahoğlu, y Tuğcu 2014.

Clazómenas se sitúa en la parte meridional de la bahía de Esmirna. El asentamiento original se asentó en la tierra firme, aunque en el siglo V a.C. – quizás como consecuencia del ataque persa – fue transferido en parte a la isla de Karantina<sup>17</sup>.

A partir del siglo VII a.C. Clazómenas aparece activa en el proceso de colonización, con la fundación de Abdera, en Tracia, y la participación en la de Naucrati, en Egipto. Sin embargo, las recientes excavaciones han evidenciado un dinamismo marino que se remonta a época prehistórica<sup>18</sup>.

Las investigaciones en Liman Tepe empezaron en 1992 y fueron realizadas por la Universidad de Ankara. Gracias a éstas y a las señalizaciones de inicio del siglo XX, fue individuada una construcción en la parte oriental de Liman Tepe<sup>19</sup>: esta estructura – visible incluso en las fotografías aéreas y en las imágenes de satélite – se extendía en dirección NO (*Fig. 134*). La individuación de tal estructura dio el impulso para la promoción de indagaciones subacuáticas que – a partir del 2000 – corren a cargo del Ankara University Research for Maritime Archaeology. El rompeolas tiene un largo de 100 m y una anchura de 35. La primera instalación se data en el siglo VII-VI a.C., aunque fue reajustado en el siglo IV<sup>20</sup>.

El equipo de arqueólogos ha investigado además la zona occidental, individuando un ulterior espigón a aprox. 300 m del primero. Esta segunda estructura se data probablemente en la época clásica (siglo IV a.C.) y yace en parte por debajo de un rompeolas moderno.

---

<sup>17</sup> Paus., VII.3.8. Şahoğlu, V. (2013). Sucesivamente Alejandro Magno hizo conectar la isla a la tierra a través de un istmo. Esta situación recuerda desde cerca a la de Tyro. Comparación efectuada también por Str., I.3. Por Tyro véase Morhange, C., Marriner, N. y Caranyon, N. (2011).

<sup>18</sup> Erkanal, H., Şahoğlu, V. y Tuğcu, I. (2014). A nivel literario los testimonios que en edad arcaica y clásica nombran un puerto en Clazómenas o dejan suponer su existencia proceden de Scyl., 98 («... Κλαζομεναι και λιμην...») “...Clazómenas y su puerto...” trad. García Moreno y Gómez Espelosín), Th., VIII.14 y X., HG., I.1.11.

<sup>19</sup> El rompeolas se encuentra en el catálogo de Lehmann-Hartleben, K. (1923). Véase también la bibliografía relativa.

<sup>20</sup> Erkanal, H., Şahoğlu, V. y Tuğcu, I. (2014).

El sistema de los dos rompeolas cerraba de esta manera el puerto a O y a E, creando un área bien resguardada.



Figura 134: El puerto de Clazómenas y los dos rompeolas. Erkanal, H.; Sahoglu, V. y Tugcu, I. (2014), fig. 2.

## 86. FENICUNTE

**Coordenadas:** 38°32'18.1"N/ 26°22'44.3"E

**Características:** en una bahía profunda

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Th., VIII.34; Liv., XXXVI.45.

**Bibliografía:** De Graauw 2014

En Tucídides aparece mencionado un puerto de nombre Fenicunte, situado en las laderas del monte Mimas: «αἱ δ' ἄλλαι καταφεύγουσιν ἐς τὸν ὑπὸ τῷ Μίμαντι λιμένα Φοινικοῦντα καλούμενον»<sup>21</sup>.

La ubicación exacta de Fenicunte no es segura, aunque se tiende a localizarlo en el territorio de Küçükbahçe (Fig. 135). Tucídides no es el único en nombrarlo, ya que el presente puerto aparece también en Livio en ocasión de la campaña romana contra Antíoco. El historiador romano reitera el posicionamiento de Fenicunte en este área («Erythraeae terrae»), así como remarca que en él había la posibilidad de anclar<sup>22</sup>.



**Figura 135: Foto de satélite de la larga y estrecha ensenada en donde se tiene probablemente que buscar el puerto de Fenicunte nombrado por las fuentes (área enmarcada por el rectángulo negro). Imagen de Google Earth modificada por la autora.**

<sup>21</sup> Th., VIII.34: "...el resto de las naves se refugió en el puerto llamado Fenicunte, al pie del monte Mimante". (Trad. Guzmán Guerra).

<sup>22</sup> Liv., XXXVI, 45: «Romani Chium petentes, Phoenicuntem primum portum Erythraeae terrae praetervecti, nocte ancoris iactis, postero die in insulam ad ipsam urbem traiecerunt» ("rumbo a Quíos, los romanos dejaron atrás primero el puerto de Fenicunta, en territorio de Eritrea, echaron anclas por la noche, y al día siguiente pasaron a la isla, cerca de la ciudad misma" Trad. Villar Vidal).



## 87. ERITRAS (p)

**Coordenadas:** 38°22'34.5"N/ 26°28'49.8"E

**Características:** en una bahía profunda/protegido por islas en alta mar/ en el estuario de un río

**Intervenciones:** rompeolas (datación incierta)

**Fuentes:** Scyl. 98; Str., XIV.1.31.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Flemming 1971; Lehmann-Hartleben 1923

La ciudad de Eritras se sitúa 70 km al Oeste de Esmirna (en su ubicación de época helenística, correspondiente al actual Izmir), en la península de Karaburun. Se sabe que su puerto jugó un papel importante en época clásica, junto a los de las cercanas Clazómenas y Teos. En particular, el puerto de Eritras presentaba condiciones propicias proporcionadas por su emplazamiento dentro de una bahía en el canal de Quíos y por la protección adicional ofrecida por las islas Hipos<sup>23</sup> (Fig. 136).

Otro elemento a señalar, importante bajo el punto de vista náutico, era la relativa facilidad en la individuación del puerto, ya que el territorio se caracterizaba por la presencia de rocas de color rojo<sup>24</sup>.

Las excavaciones en Eritras empezaron en 1965 y se prolongaron durante dieciocho años, bajo la dirección del profesor Akurgal<sup>25</sup>. Sin embargo fue a partir del 2007 cuando



la Universidad de Ankara decidió emprender nuevas campañas, investigando también el área del puerto. Aquí ya Lehmann-Hartleben había registrado la presencia de un rompeolas, probablemente incluido en el circuito mural helenístico<sup>26</sup>.

**Figura 136:** Foto de satélite del área del antiguo puerto de Eritras. Google Earth.

<sup>23</sup> Str., XIV.1.31: «κατὰ μέσον δέ που τὸν περίπλου αἱ Ἐρυθραί, πόλις Ἰωνικὴ λιμένα ἔχουσα καὶ νησιῶδες προκειμένας τέτταρας Ἴππους καλουμένας» (“Hacia la mitad del periplo está Éritras, una ciudad jonia con un puerto y cuatro islitas enfrente llamadas Hipos” Trad. Paz de Hoz García-Bellido). El puerto de Eritras se encuentra precedentemente incluido dentro del periplo de Scyl., 98.

<sup>24</sup> De aquí, probablemente, el nombre de la ciudad (ἐρυθρός). Morton, J. (2001), p. 191. Acerca de la presencia de estas rocas véase también Tozer, H.F. (1873), p. 367, y Smith, W. (1854-7), vol.1, p. 852.

<sup>25</sup> Los datos procedentes de estas excavaciones se encuentran resumidos en Akurgal, E. (1979), y se centran sobre todo en el templo arcaico de Atenea, el circuito mural helenístico, el teatro helenístico-romano, el *heroon* y las casas romanas situadas en Cennettepe.

<sup>26</sup> Lehmann-Hartleben, K. (1923). Flemming, N. (1971) subraya los cambios en la línea de costa que se han verificado en la zona. Desafortunadamente, hasta que los datos de las recientes campañas no se hayan publicado resulta imposible fechar la construcción de la estructura y proponer comparaciones con las intervenciones realizadas en la cercana Clazómenas. De todas maneras, equipado o no, el puerto de Eritras resulta activo en esta etapa.

## 88. GERAS

**Coordenadas:** 38°11'53.4"N/ 26°47'00.2"E

**Características:** puerto en bahía profunda protegida por un islote en alta mar/ en el estuario de un curso de agua/ en las cercanías de un promontorio (¿puerto doble?)

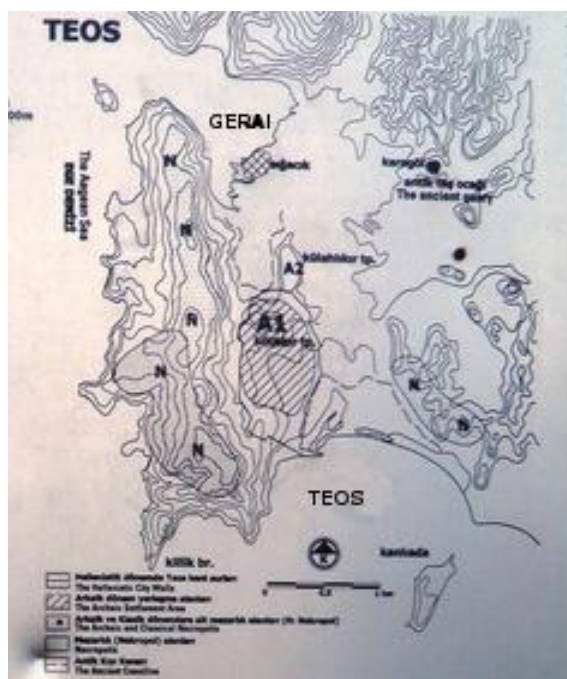
**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98; Str., XIV.1.30; Liv., XXXVII. 27

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Kadioglou 2012; Lehmann-Hartleben 1923.

La identificación del puerto antiguo de Geras fue efectuada gracias a los testimonios literarios que llevaron a situarlo dentro de la bahía de Sigacik (Turquía)<sup>27</sup>: en particular, su primera mención en orden cronológico se encuentra en Escílax, que lo atribuye a la “ciudad” de Geras («...Γέραι πόλις καὶ λιμὴν...»<sup>28</sup>); sucesivamente el puerto es nombrado por Estrabón y Livio<sup>29</sup>. A raíz de la cercanía y de la conexión visual existente entre los dos, se ha supuesto que ya desde época arcaica Geras fuese utilizado como puerto Norte de la ciudad de Teos<sup>30</sup> (Fig. 137). A día de hoy el territorio de Geras aparece considerablemente alterado por los depósitos aluviales que han hecho que la cuenca portuaria –en su tiempo seguramente amplía – haya perdido en gran parte su

capacidad originaria<sup>31</sup>. La bahía en cuestión se encontraba protegida por un islote que bloqueaba la entrada. Dentro de la cuenca del puerto, en la parte meridional, se ha detectado un espigón que presenta la misma técnica constructiva que las estructuras del puerto meridional, fechadas en época helenística<sup>32</sup>.



**Figura 137:** Plan esquemático en donde se puede apreciar la posición del puerto de Geras con respecto a la polis de Teos (A1). En la bahía Sur del promontorio se ubicaba el puerto de Teos. Plan expuesto en Teos, en el área del santuario de Dionisos (Municipalidad de Seferihisar) modificado por la autora.

<sup>27</sup> El nombre del Puerto en turco deriva de “sığınak”, que significa “refugio”.

<sup>28</sup> Scyl., 98: “...la ciudad de Geras con su puerto...” (trad. García Moreno y Gómez Espelósín).

<sup>29</sup> Str., XIV.1.30; Liv., XXXVII, 27. En la época de Estrabón el puerto se encontraba probablemente bajo el control de Teos.

<sup>30</sup> Kadioglou, M. (2012). El otro puerto, el meridional, dista de éste sólo 2 km.

<sup>31</sup> Fenómeno ya señalado por Lehmann-Hartleben, K. (1923), s.v. Teos

<sup>32</sup> El muelle presenta a intervalos regulares bloques salientes con huecos circulares para el amarre de los barcos. Bean, G. E. (1966), p. 110. El muelle del puerto meridional resulta en conexión con el cinturón mural, de época helenística. Sobre el puerto meridional véase más adelante.

## 89. TEOS (p)

**Coordenadas:** 38°10'16.1"N/ 26°47'31.9"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio/protegido por islas en alta mar

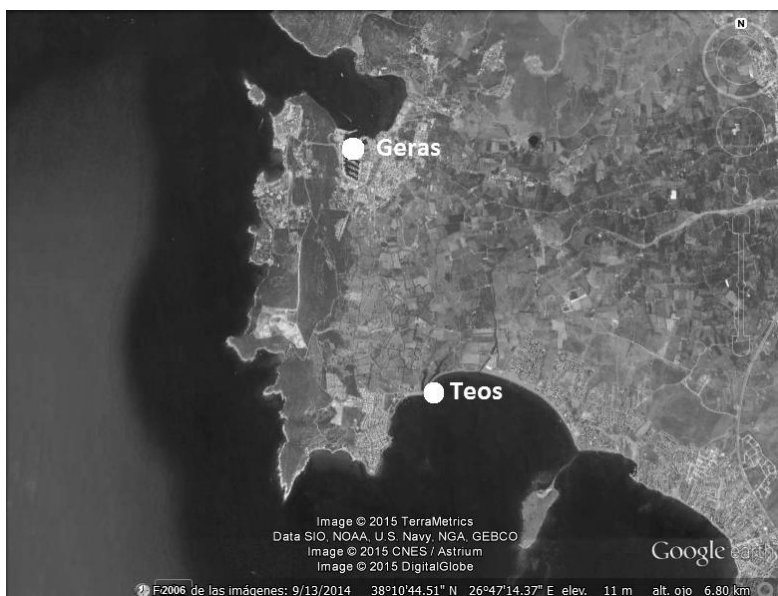
**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98; Str., XIV.1.30; Liv., XXXVII.27

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923.

La ciudad de Teos surgía en el istmo que une la actual ciudad de Boudrum a la llanura de Sivri-Hissar. En la parte meridional se encontraba un puerto – opuesto a Geras– que se aprovechaba de una ensenada semicircular en la que desembocaba un pequeño curso de agua<sup>33</sup> (Fig. 138). La cuenca resultaba abierta hacia S, pero en esta misma dirección estaba resguardada por la presencia de un pequeño islote.

Teos se confirma activa en el mar ya a partir del siglo VII a.C. (época en la que se fecha la fundación de Abdera, 654 a.C.) y – más tarde - su participación en la de Naucrati, en el delta del Nilo. Desde el siglo VI a.C. sus relaciones comerciales con el Mediterráneo y el Ponto le aseguraron un estado de relativa prosperidad, tanto que en la batalla de Lada envió diecisiete naves, lo que presupone la existencia – por lo menos a estas alturas – de un complejo portuario con una cierta capacidad para alojar una flota.



**Figura 138:** La península ocupada por la antigua *polis* de Teos. El puerto (puerto meridional, puerto de Teos) se encontraba en la parte meridional de la península, en el lado opuesto con respecto al puerto de Geras. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

<sup>33</sup> En el periplo de Escílax (98) se nombra «... Τέως πόλις καὶ λιμὴν...» (“...la ciudad de Teos con su puerto...” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín). Estrabón (XIV.1.30), después de haber hablado del puerto de Geras (“A treinta estadios de la ciudad hay otro puerto que mira al norte, el de Gerreídas” Trad. Torres Esbarranch), menciona el puerto de Teos «καὶ ἡ Τέως δὲ ἐπὶ χερρονήσῳ ἴδρυται λιμένα ἔχουσα» (“Teos también se asienta sobre una península y tiene un puerto.” Trad. Torres Esbarranch). Una ulterior citación sobre el puerto se encuentra posteriormente en Liv., XXXVII.27.

## 90. NOTIO (p)

**Coordenadas:** 37°59'20.7"N/ 27°11'23.8"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio/ en el estuario de un río

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98; X., HG., I.5.12-14; D.S., XIII.71; Str. XIV.1.

**Bibliografía:** De Graauw 2014.

El puerto de Notio era probablemente utilizado por la cercana Colofón como salida meridional<sup>34</sup>. Su ubicación, en la parte septentrional del golfo de Kuşadası, le permitía catalizar las rutas de y por Samos<sup>35</sup>.

La apariencia de la cuenca en edad antigua resulta ampliamente alterada por la desembocadura, al oeste de la *ácropolis*, de un curso de agua<sup>36</sup> (Fig. 139). Esto no nos permite conocer exactamente las ventajas presentadas por el puerto, aunque los testimonios refieren que existía la posibilidad de fondear en Notio<sup>37</sup>. Otro factor a destacar es la noticia de una fuente de agua potable en el área del puerto<sup>38</sup>.

En cuanto a las estructuras artificiales detectadas, el muelle/rompeolas del puerto meridional se une directamente al circuito de las murallas, lo que hace pensar que compartan la misma cronología y que pertenezcan, por lo tanto, a época helenística<sup>39</sup>.



**Figura 139:** La ensenada en la que se alojaba el puerto de Notio. En la parte oriental de la ensenada es posible ver el curso de agua que aquí desembocaba. Google Earth.

<sup>34</sup> Th., III.34: «Νότιον τὸ Κολοφώνιον» (“Notio, en el territorio de Colofón”. Trad. Guzmán Guerra). La presencia de un puerto es atestiguada también por Scyl., 98. («... Νότιον καὶ λιμὴν...») “... Notio con su puerto...” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín)

<sup>35</sup> X., HG., I.5.12-14.

<sup>36</sup> Flemming, N. (1971).

<sup>37</sup> Str. XIV.1.35: «εἶτα Νότιον ὕφορμος αἰγιαλός» (“Después está Notio, una costa apropiada como fondeadero”. Trad. Paz de Hoz García-Bellido); D. S., XIII.71.

<sup>38</sup> Bean, G. (1984), p.155

<sup>39</sup> Lehmann-Hartleben, K. (1923). Véase también Bean, G.E. (1984), fig. 26, p. 111.

## 91. PANORMO (Puerto Panormo)

**Coordenadas:** 37°58'58.2"N/ 27°14'19.7"E

**Características:** entre dos promontorios

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Hdt., I. 157; Str., XIV.1.20; Liv., XXXVII.11; Paus., V.7.5

**Bibliografía:** De Graauw 2014.

El puerto de Panormo aparece nombrado en Heródoto, quien lo coloca en las cercanías de Mileto («ὁ δὲ χῶρος οὗτος ἐστὶ τῆς Μιλησίου ὑπὲρ Πανόρμου λιμένος»<sup>40</sup>). Se ha identificado con la zona cerca de Zeytinköy protegida por dos promontorios, ya que la geomorfología de la zona corresponde a la descrita por Tito Livio (“los promontorios que forman el puerto proyectándose como cuernos por el lado del mar”<sup>41</sup>) y no parece haber sufrido modificaciones sustanciales a lo largo del tiempo (Fig. 140).



**Figura 140:** El área protegida por dos promontorios con la que se ha identificado el puerto de Panormo. Google Earth.

<sup>40</sup> Hdt., I.157: « ὁ δὲ χῶρος οὗτος ἐστὶ τῆς Μιλησίου ὑπὲρ Πανόρμου λιμένος» (“Este lugar está en el territorio de Mileto, al norte del puerto Panormo”. Trad. Schrader)

<sup>41</sup> Liv., XXXVII.11: «Panhormum ad tergum hostium ducere , ipse interim clase divisa, ut ex utraque parte fauces portus teneret. [...] Pausistratus, armatos duobus agminibus ad promonturia, quae comibus obiectis ab alto portum faciunt, ducit, inde facile telis ancipitibus hostem summoturus» (“Él mientras tanto se dirigió a Panormo dividiendo la flota para que ocupara la entrada del puerto por los dos lados. [...] Pausítrato condujo sus hombres en dos columnas hasta los promontorios que forman el puerto proyectándose como cuernos por el lado del mar. “ Trad. Villar Vidal). Str., XIV.1.20 lo coloca cerca de Éfeso; sobre Puerto Panormo véase también Paus., V.7.5. Hoy resulta parcialmente colmatado. De Graauw, A. (2014).

## 92. ÉFESO (puerto arcaico, Coressus) (p)

**Coordenadas:** 37°56'35.6"N/ 27°20'05.2"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio/en el estuario de un río

**Intervenciones:**

**Fuentes:** X., HG., I.2.6-7, I.5.12-14; Scyl., 98; Str., XIV.1.20; Liv., XVI. 45 y XXXVII.11-15; Luc., Act. Ap., XVIII.19.Polyaen., IV.7.4; V.18. Plu., Lys., 5.1 y Sull., 26.1; Tac., Ann., XVI.23.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Kraft et alii 2010 y 2011; Stock et alii 2013.

La individuación del antiguo puerto de Éfeso ha creado en el pasado muchos problemas, debido a la ubicación de la ciudad en el interior del estuario del río Caístro. A raíz de su emplazamiento, la zona ha sufrido notables modificaciones (acumulación de limo y creación de bajos fondos), advertidas ya en la antigüedad<sup>42</sup> (*Fig. 141*).

A partir de su fundación (fecha tradicionalmente alrededor del año 1000 a.C. y atribuida a Androclo), la ciudad de Éfeso aprendió a convivir con su entorno, adaptándose a ello y modificando continuamente la ubicación de su puerto.

En particular, en el periodo que aquí nos interesa, el puerto de Éfeso parece identificarse con el lugar de desembarco de Androclo y situarse, por lo tanto, en las laderas del monte Coreso. Si bien no hay unanimidad acerca de la identificación del sitio, los estudios más recientes (apoyados por los sondeos efectuados) han revelado la existencia de una ensenada con condiciones favorables de desembarco, situada entre el monte Pion y los restos del templo de Artemis<sup>43</sup>.

En época helenística esta ensenada (llamada también “el puerto sacro”, por su cercanía al Artemision) no podía seguir siendo utilizada como puerto, debido a que se había convertido en un área palustre. Por lo tanto, y según los niveles de colmatación del delta del río, el puerto se fue moviendo hacia el Oeste y tampoco los intentos de frenar

---

<sup>42</sup> Pli., H.N., II.87. Los análisis geológicos han dado a conocer que – en el curso de los últimos seis milenios – el delta del Cayster ha progradado 17 km. Kraft, J.C. et alii (2010)

<sup>43</sup> Kraft, J. C. (2010). Esta identificación se ajusta bien al testimonio de Plin. (H.N., II.87), quien dice que hubo un tiempo en que el Artemision se encontraba muy cerca del mar y con los testimonios de Hdt. (V.100) y X. (HG., I.2.7) que hablan de naves que desembarcan en Coressus (según los sondeos efectuados, la zona resulta haber sido arenosa y con orillas bajas, ya que en la ensenada desembocaban dos cursos de agua: el Mornos y el Selinus). Probablemente el testimonio de Scyl. (98) se tiene que referir también al puerto de edad arcaica/clásica, aunque en el periplo no se da ningún tipo de información acerca de la posición.

artificialmente el fenómeno (a través de la construcción de muelles) se revelaron resolutivos<sup>44</sup>.

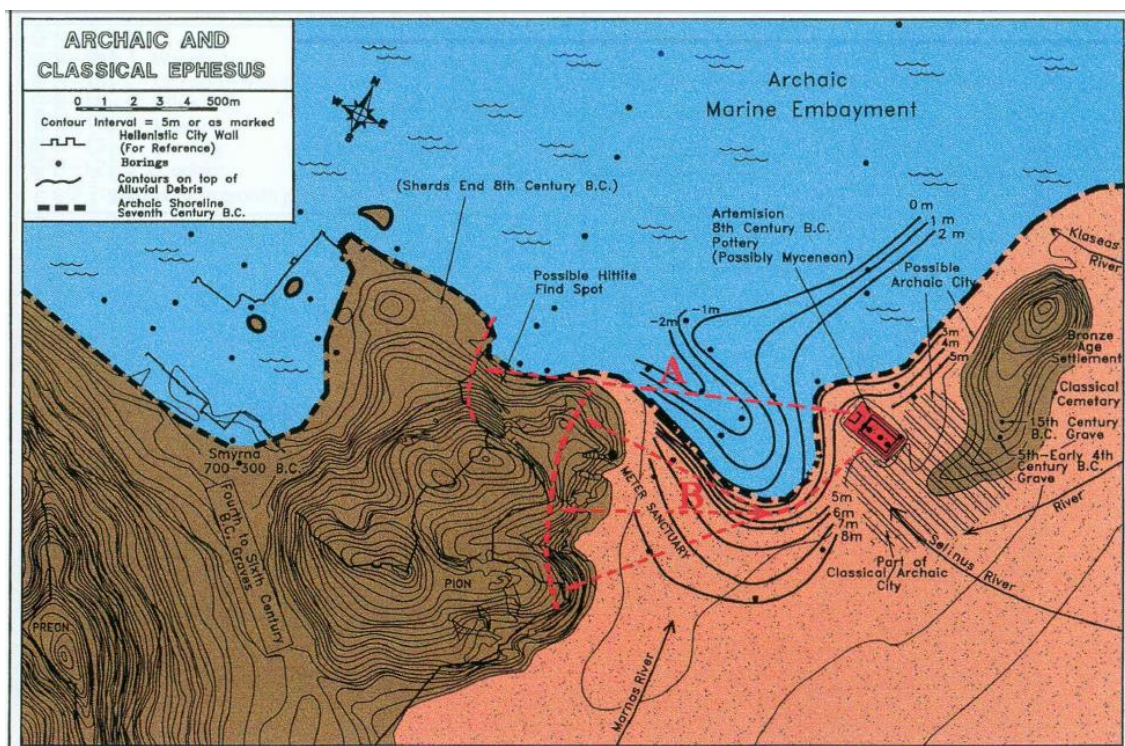


Figura 141: Éfeso durante la edad arcaica y clásica. Kraft, J.C. et al., (2000), fig. 6.

<sup>44</sup> Kraft, J. C. (2010). Acerca del puerto de Éfeso y de los cambios sufridos en el curso del tiempo véase también: Kraft, J.C. et alii (2011) y Stock, F. et alii (2013).

### 93. CABO MÍCALA

**Coordenadas:** 37°41'26.6"N/ 27°02'22.9"E (aproximadas)

**Características:** en las cercanías de un promontorio

**Intervenciones:** atarazanas (¿)

**Fuentes:**

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013

En el 1900 fueron individuados por T. Wiegand los restos de algunas estructuras en la parte septentrional del Cabo Mícala. En este lugar, punto clave para la entrada al Golfo de Éfeso y de vigía para el control del tráfico a lo largo del estrecho de Samos (Fig. 142), se instalaban dos fortalezas griegas<sup>45</sup>. Cerca del fuerte occidental, en una bahía de 30 m de anchos, se encuentra una estructura de sillares identificada como probable atarazana. D. Blackman asocia este complejo de estructuras al sistema de defensa naval desarrollado por la isla de Samos en época clásica<sup>46</sup>.



**Figura 142: El cabo Mícala (en el S) y su posición con respecto a la isla de Samos (en el N). Google Earth.**

<sup>45</sup> Este territorio pertenecía a la *peraia* de Samos. Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 562.

<sup>46</sup> En el catálogo editado por Blackman y Rankov se señala también la presencia, hasta los años '20 del siglo XIX, de una torre posicionada al otro cabo del estrecho, en la costa de Samos, y que podría adscribirse a la misma cronología y al mismo sistema defensivo (p. 562).



## 94. PRIENE (p) κλειστόν

**Coordenadas:** 37°39'08.7"N/ 27°22'06.4"E

**Características:** en el estuario de un río/ en las cercanías de un promontorio (¿doble puerto?)

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 98

**Bibliografía:** Brückner 2003; De Graauw 2014

Priene fue una ciudad de Caria situada en las laderas del monte Mícala. Perteneció a la liga jonia como ciudad federada. Aunque se conoce muy bien su estructura helenística<sup>47</sup>, la ciudad arcaica y clásica (de la que guardan testimonios Heródoto y Tucídides<sup>48</sup>) no resulta identificada a día de hoy<sup>49</sup>. Suele aceptarse su localización en el golfo Latmio, en las cercanías o por debajo de la actual ciudad de Söke<sup>50</sup>.

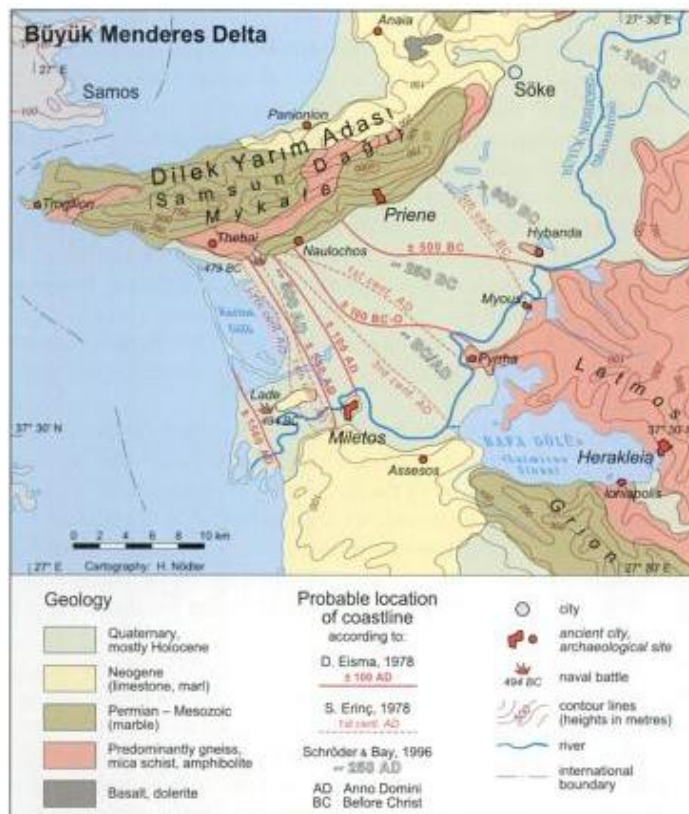


Figura 143: Progradación del río Meandro. Brückner, H. (2003), fig.1.

Es probable que los sedimentos hayan comenzado a depositarse en el área alrededor de Priene aprox. en el 500 a.C. y que este proceso se haya concluido con la colmatación del puerto de la ciudad arcaica y clásica<sup>51</sup> (Fig. 143). En este punto la ciudad se refundó y el nuevo puerto fue probablemente desplazado a una ensenada al Oeste del promontorio, en las laderas del monte Mícala.

<sup>47</sup> Momento en el que la ciudad se desplazó y reconstruyó probablemente como respuesta a las modificaciones del área debidas a la acumulación de sedimentos en el estuario del río Meandro

<sup>48</sup> Hdt., VI.38; Th., I.115

<sup>49</sup> Brückner, H. (2003).

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> Scyl., 98 habla de dos puertos, uno de los cuales estaba cerrado («Επί τῆς Μυκάλης πόλις Πριήνε λιμένας ἔχουσα δύο, ὧν τὸν ἓνα κλειστόν» “A continuación de Mycale viene la ciudad de Priene con dos puertos, de los que uno está cerrado.” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín). El proceso de colmatación del delta del Meandro fue observado ya en la antigüedad. Véase en propósito Plin., H.N., II.87.

## **95. MIUNTE (p)**

**Coordenadas:** 37°30'51.7"N/ 27°15'25.6"E

**Características:** en el estuario de un río

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Hdt., V.36 y VI.8.1; Str., XIV.1.10; Paus., VII.2.11.

**Bibliografía:** Brinkmann et al. 1991; Brückner et al. 2003; De Graauw 2014.

Las tradiciones acerca de la fundación de la ciudad de Miunte no son unánimes dado que Pausanias la atribuye a Cyareto, mientras que Estrabón a Cydrelo, hijo Codro, decimoséptimo y último rey de Atenas<sup>52</sup>. Miunte perteneció a la confederación jónica y se rebeló contra los persas, aportando a la batalla de Lada tres embarcaciones<sup>53</sup>.

Su puerto se ubicaba en una bahía en el estuario del Meandro y tuvo que tener una cierta importancia durante la época arcaica y clásica; sin embargo – al igual que los de las cercanas Mileto y Priene – también el puerto de Miunte fue afectado por las modificaciones en el delta del río (véase fig.143, Myous). A partir de las referencias de Heródoto tenemos que imaginar que el puerto fuese activo en la primera mitad del siglo V a.C.<sup>54</sup> y probablemente permaneció así por lo menos hasta la liberación de la región de los persas llevada a cabo por Alejandro Magno en 334 a.C.<sup>55</sup>.

En el siglo I d.C. la zona se convierte ya en un área palustre y el asentamiento llega a distar 30 estadios de la costa; finalmente – en el siglo II d.C. – sabemos que los habitantes de Miunte se vieron obligados en abandonar la ciudad para sustraerse a la plaga de mosquitos<sup>56</sup>.

---

<sup>52</sup> Paus., VII.2.10; Str., VI.33.

<sup>53</sup> Hdt., VI.8.1

<sup>54</sup> Además del ya citado pasaje en donde se alude a la participación de Miunte en la batalla de Lada con tres embarcaciones, en Hdt. V.36 se nombra una nave dirigida al puerto de la ciudad.

<sup>55</sup> Brinkmann, R., et al. (1991), p. 9. Brückner, H. et al. (2003).

<sup>56</sup> Paus., VII.2.11.

## **MILETO (p)**

**Coordenadas:** 39°31'39.7"N/ 26°58'27.6"E

**Características:** en el estuario de un río/ protegido por un islote en alta mar

**Intervenciones:** véase cada cuenca

**Bibliografía:** Brückner et alii 2006 y 2014; De Graauw 2014.

Mileto fue la ciudad más importante de Asia Menor, tanto que fue descrita por Heródoto como “el ornamento de Jonia”<sup>57</sup>. Su importancia se debió en gran medida a su posición y a su aprovechamiento del mar: se asomaba – de hecho – sobre un golfo (hoy en día enterrado en su mayoría) en el que desembocaba el río Meandro; al Oeste, además, resultaba ulteriormente protegida por la presencia del islote de Lada (actualmente unido al continente).

El primer asentamiento se fecha a final del Calcolítico (“Mileto I”, segunda mitad del IV milenio a.C.), periodo en el que probablemente toda la zona formaba un archipiélago<sup>58</sup>; en edad proto-geométrica /geométrica (posteriormente al 1050 a.C.) las islas – debido a la colmatación progresiva del delta - se unieron a la tierra firme, hasta que, en época arcaica, Mileto se convirtió en una península<sup>59</sup>.

Su esplendor económico se data a partir del siglo VIII/VII a.C. y se debe a las fortunas de la aristocracia que asumió con el tiempo un marcado carácter mercantil. En una primera fase el comercio se basó en la exportación de productos locales por vías terrestres (hacia el valle del Meandro y el interior de la península anatólica), pero a partir del siglo VII a.C. – con el nacimiento del reino de Lidia – estos tráficó empezaron a ser obstaculizados y Mileto buscó una vía alternativa, la del mar. Es así que Mileto comenzó a potenciar sus mercados en el Ponto y en el Mar Negro, con la creación – según las fuentes – de noventa colonias<sup>60</sup>.

Este papel de prominencia (no sólo en el campo comercial, sino también en el cultural), fue ejercitado por Mileto hasta el 494 a.C., año en el que la ciudad fue derrotada en la batalla naval de Lada y destruida por los persas.

Según Estrabón en el siglo I a.C. la ciudad poseía cuatro puertos: los análisis geológicos han permitido determinar la presencia – en edad arcaica y clásica – de al menos seis

---

<sup>57</sup> Hdt., V.28

<sup>58</sup> Brückner, H. et alii (2006)

<sup>59</sup> *Ibidem*

<sup>60</sup> Plin., N.H., V.31. De las 90 colonias atestiguadas por las fuentes, a nivel arqueológico resultan confirmadas sólo la mitad. Llegar al Mar Negro resultaba difícil a causa de las corrientes procedentes del Bósforo y de los Dardanelos. Los marineros de Mileto aprendieron a explotar los vientos favorables de SO para cruzar los estrechos y las brisas nocturnas que se producían en la zona en el verano. Casson, L. (1967).

áreas aprovechables portuariamente, cuatro de las cuales podrían corresponderse con las señaladas por Estrabón<sup>61</sup>.

Las modificaciones geológicas más ingentes afectaron a la ciudad y sus puertos a partir de la época imperial romana y se debieron a la acción conjunta del medio físico y del impacto humano sobre él<sup>62</sup> (Fig. 144).



Figura 144: Mileto, plan de edad helenístico-romana con los cambios en la línea de costa a partir del 2500 a.C. Brückner, H. et al. (2014), fig.10.

<sup>61</sup> Str., XIV.1.6. Para los estudios en el área de Mileto véase: Brückner, H. et alii (2006) y (2014).

<sup>62</sup> Brückner, H. et alii (2006)

## **96. El puerto “de los Leones”<sup>63</sup>**

**Características:** en una bahía profunda

**Intervenciones:** embarcadero (siglo VII-VI a.C.), rompeolas (VII-VI a.C.), puerto incluido en el circuito mural, atarazanas (¿)

El puerto llamado “de los Leones” fue probablemente el principal de la ciudad y alojaba la mayoría de la flota de guerra<sup>64</sup>. Se insertaba dentro de una profunda ensenada en forma de U entre las colinas calcáreas pertenecientes a la formación de Nergiz Tepe; su entrada era naturalmente estrecha (aprox. 200 m) y tenía una longitud de 300 m (por lo menos en su fase arcaica)<sup>65</sup>. A todo esto se tiene que añadir la protección natural de la que gozaba con respecto a la acción de los vientos occidentales (“Imbat” en turco), ofrecida por el promontorio Kale Tepe que actuaba como barrera.

Hasta el siglo IV a.C. el cinturón mural seguía el perímetro de dicho puerto, insertándolo dentro del sistema defensivo de la ciudad.

La importancia del “Puerto de los Leones” no radica sólo en sus propicias condiciones naturales, sino también en su relación con el tejido urbano. De hecho, en el curso del siglo VI a.C., el centro de la ciudad (el ágora) fue extendido hasta su extremidad meridional<sup>66</sup> y esta intervención comportó por lo tanto la inserción del puerto “de los leones” dentro de la plantilla vial de edad arcaica<sup>67</sup>: se creó – de tal manera – un eje central constituido por la sucesión de puerto/ ágora/ santuario de Apolo Delfinio<sup>68</sup>.

Acerca de las estructuras relacionadas con el puerto poco se sabe, debido a que no han sido llevadas a cabo excavaciones arqueológicas; las investigaciones en profundidad, de hecho, serían necesarias ya que el área del puerto de los Leones se ha colmatado completamente y yace hoy bajo el nivel del suelo.

---

<sup>63</sup> El nombre “Puerto de los Leones” es reciente y se debe al hallazgo de dos leones de mármol encontrados en su entrada. Las dos estatuas han sido datadas por Wolkmar von Graeve en la segunda mitad del siglo IV a.C.

<sup>64</sup> Mileto participó en la batalla de Lada con 80 naves (Hdt., VI.8.1). Las dimensiones del puerto “de los leones” no fueron en ningún momento idóneas para consentir el alojamiento de un número tan elevado de naves. Es probable, por lo tanto, que parte de la flota invernase en el cercano puerto “del teatro”. Brückner, H. et alii (2014).

<sup>65</sup> Fue justamente esta longitud pronunciada la que determina – en parte – el retraso en el proceso de colmatación de la cuenca. Además hacía del puerto un espacio ideal para el fondeo. Brückner, H. et alii (2014).

<sup>66</sup> Brückner, H. et alii (2006)

<sup>67</sup> Esta inserción fue continua hasta el siglo IV a.C., fecha en la que el cinturón fue destruido.

<sup>68</sup> Esta conexión se reflejaba también sobre el plan ideológico creando una estrecha relación entre los tres elementos. Por ejemplo es probable que los colonos saliesen del puerto de los leones después de haber recibido el *placet* del dios, también podían efectuarse rituales conectados con la apertura de la temporada de la navegación.

En la esquina S-SO fue identificada una estructura que probablemente tiene que ser interpretada como un embarcadero: ésta resulta haber sido construida a finales de la edad y haber perdurado por todo el periodo clásico y hasta principios del helenismo<sup>69</sup>.

La presencia de atarazanas en el puerto puede ser deducida a partir del testimonio de Heródoto (VI.8.1), el cual cuenta que la ciudad participó en la batalla de Lada (494 a.C.) con 80 trirremes, lo que presupondría que tuviese estructuras capaces de alojar una flota tan numerosa. El Puerto de los Leones, siendo el más extendido en términos de amplitud, pudo estar provisto de atarazanas: la zona más adecuada para su ubicación – en este caso –ha sido identificada en el lado oriental (en la parte opuesta con respecto al muelle).

Finalmente las investigaciones geológicas han evidenciado la presencia de anomalías geomagnéticas, posibles indicios de la presencia de dos espigones que iban a encerrar el

puerto reduciendo la entrada (abertura de 20-40 m entre las extremidades de los dos)<sup>70</sup> (Fig. 145).



Es probable que el Puerto de los Leones sea el que en las fuentes de edad helenística y posterior se conoce como “puerto de Dokimos”<sup>71</sup>.

**Figura 145: Mileto, particular del Puerto de los Leones con el relieve topográfico y la superposición de un mapa geomagnético. En la imagen resultan visibles las estructuras portuarias y el sistema de cierre del puerto. Brückner, H. (2014), fig.16.**

<sup>69</sup> Brückner, H. et alii (2014). A ésta se refiere también Blackman, D. (1982b) definiéndola como “inner quay”.

<sup>70</sup> Brückner, H. et alii (2014). Es éste el lugar asediado y bloqueado por Alejandro con sus trirremes (Arr., Anabasi, I.19.3). Estas estructuras se fechan en época anterior al episodio de Alejandro y se remontan – casi seguramente – a edad arcaica.

<sup>71</sup> Sobre esta denominación se vea la contribución A. Erda dentro del artículo de Brückner, H. et alii (2014).

## **97. El “Puerto del Teatro”**

**Características:** en una bahía profunda

**Intervenciones:** atarazanas (¿)

El puerto denominado “del Teatro” (por su cercanía con el teatro helenístico-romano) es el más antiguo de la ciudad bajo el punto de vista geológico y se situaba al Oeste de Kala Tepe<sup>72</sup>. Su situación natural no era tan propicia como la del “Puerto de los Leones”, pues resultaba más expuesto al “Imbat” occidental: sin embargo la presencia de la isla de Lada – en el Oeste – reducía en parte su acción dentro de la cuenca del puerto.

En cuanto a dimensiones, el “Puerto del Teatro” era ciertamente más amplio con respecto al puerto anteriormente descrito, lo que ha llevado a suponer que parte de la flota naval de Mileto se alojase aquí. Otra ventaja presentada por “Puerto del teatro” era representada por sus orillas bajas que proporcionaban la posibilidad de varar los barcos.

Brückner señala que significativamente la única torre perteneciente al cinturón mural arcaico fuese situada en este puerto<sup>73</sup>. La colmatación de la cuenca tuvo inicio a partir de la época tardo-clásica/ helenística<sup>74</sup>.

## **Otros puertos**

**98. P. de Kalabek Tepe:** en una bahía

**99. P. de Atenas:** en una bahía

**100. P. de Humei Tepe:** protegido por dos promontorios

**101. P. oriental:** en una bahía

Mileto disponía de otros puertos activos en edad arcaica: el de Kalabek Tepe (SO), el de Atenas (directamente al E del “Puerto del Teatro), el de Humei Tepe (NE) y el oriental (E). De éstos seguramente los más seguros (porque estaban protegidos de los vientos dominantes de O y de N) eran los últimos dos (Humei Tepe y el p. oriental) y que

---

<sup>72</sup> Brückner, H. et alii (2006)

<sup>73</sup> Brückner, H. et alii (2014)

<sup>74</sup> *Ibidem*

probablemente – junto con el P. de los Leones y el P. del Teatro – se corresponden con los cuatros puertos nombrados por Estrabón y todavía utilizados en el siglo I a.C.<sup>75</sup>.

El uso del puerto de **Humei Tepe** se data a partir de la edad arcaico-clásica y se situaba en la extremidad NE de la península milesia. Traía su protección principal del promontorio homónimo<sup>76</sup>.

En el lado Este de la península había una amplia ensenada, en un área de sotavento con respecto a las masas de aires procedentes de N y de O<sup>77</sup>. Aquí se encontraba el llamado **Puerto oriental**, aprovechado por la ciudad a partir del Geométrico final. Tenía costas arenosas, ideales para la varadura de los barcos. Por su amplitud y su continuidad topográfica con el mercado meridional (de época clásico-helenística) se ha supuesto que funcionase como principal puerto comercial.

En la parte occidental de la península se situaban el **puerto de Atenas** (en una ensenada al Oeste del “Puerto del Teatro”) y el **p. de Kalabak Tepe**. El primero debe su nombre a su posición en el Norte del templo de la diosa. Disponía de una cuenca de dimensiones limitadas y estaba parcialmente a la merced del “Imbat”: se colmató en edad helenística.

El puerto de **Kalabak Tepe** se localizaba al Oeste del homónimo cabo. Las investigaciones geológicas han revelado que ya en época arcaica su cuenca tenía una profundidad exigua, lo que probablemente lo hacía aprovechable sólo para las embarcaciones pequeñas y con calado reducido. Fue abandonado al inicio de la edad clásica<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> *Ibidem*. A esta observación contribuye el hecho de que se ha constatado que los puertos de Atenas y de Kalabak Tepe se hayan colmatado respectivamente en época helenística y clásica.

<sup>76</sup> *Ibidem*

<sup>77</sup> Brückner, H. et alii (2006).

<sup>78</sup> Las noticias sobre estos puertos se encuentran en Brückner, H. et alii (2014)



## **102. LADA**

**Coordenadas:** ¿?

**Características:** desembarcadero insular (¿)

**Intervenciones:**

**Fuentes literarias:** Hdt., VI. 7; Th., VIII.17 y 24.

**Bibliografía:**

Lada, hoy unida a la tierra firme, era la más amplia de las islas situadas frente a Mileto, en el *Sinus Latmicus*. Es famosa sobre todo porque en sus aguas se combatieron dos batallas: el enfrentamiento entre los jonios y los persas en el 494 a.C. y posteriormente el de Felipe V de Macedonia contra la coalición de las flotas de Rodas y de Atalo I de Pérgamo<sup>79</sup>.

La isla sufrió en el curso del tiempo muchas alteraciones, debido a la acumulación de los sedimentos transportados por el río Meandro, y ya en la época de Estrabón tenía la apariencia de un escollo en el medio del mar.

En la época arcaica sirvió seguramente como fondeadero y lugar de desembarque, según los testimonios de Heródoto y Tucídides<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Hdt., VI.8; Th., VIII.17 y 24. En la misma ocasión Lade sirvió como base general para las reuniones de los jonios (Hdt., VI.11).

<sup>80</sup> Hdt., VI.7: «ἀπικομένοισι δὲ τούτοισι ἐς τοῦτον τὸν χώρον καὶ βουλευόμενοι ἔδοξεπαζὸν μὲν στρατὸν μηδένα συλλέγειν ἀντίξοον Πέρσησι, ἀλλὰ τὰ τεῖχεαῤύεσθαι αὐτοὺς Μίλησιους, τὸ δὲ ναυτικὸν πληροῦν ὑπολιτομένους μηδεμίαν τῶν νεῶν πληρώσαντας δὲ συλλέγεσθαι τὴν ταχίστην ἐς Λάδην προναυμαχήσοντας τῆς Μιλήτου. ἢ δὲ Λάδη ἐστὶ νῆσος μικρὴ ἐπὶ τῇ πόλι τῇ Μιλησίων κειμένη» (“Después de bien deliberado el asunto, acordaron allí reunidos, que no sería del caso juntar tropas de tierra para resistir al persa; que lo mejor era que, deteniendo los milesios por sí mismo aquella plaza, armasen los jonios en sus escuadras todas, sin dejar una sola nave ociosa, y que, así armados, los más pronto que posible fuera se juntaban para cubrir y proteger a Mileto en la pequeña isla de Lada, que viene a estar frontera a la misma ciudad.”. Trad. Bartolomé Pou); Th., VIII.17: «ἐν Λάδῃ τῇ ἐπικειμένη νήσῳ ἐφώρμουν» (“anclaron junto a la isla de Lada, situada enfrente” Trad. Guzmán Guerra) y VIII.24: «ταῖς εἴκοσι ναυσὶν ἐν τῇ Λάδῃ ἐφορμοῦντες» (“con sus veinte naves ancladas junto a Lada” Trad. Guzmán Guerra).