

# CARIA



**Figura 146:** Distribución espacial dentro de Caria de los puertos nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

### 103. CARIANDA (p)

**Coordenadas:** 37°09'34.8"N/ 27°32'04.4"E

**Características:** puerto insular/ en las cercanías de un promontorio en forma de yunque

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl., 99; Str., XIV.2.20

**Bibliografía:** De Graauw 2014

Patria de Escílax, Carianda se situaba en el suroeste de la costa de Asia Menor, probablemente en la isla de Salih Ada (*Fig. 147*). Es el mismo Escílax quien señala aquí la presencia de un puerto: «... Καρύανδα νῆσος καὶ πόλις καὶ λιμὴν (οὗτοι Κᾶρες) ...»<sup>1</sup>.

Posteriormente el puerto de Carianda se encuentra nombrado también por Estrabón, quien lo localiza entre Mindo y Bargilia («ἐν δὲ τῷ μεταξύ Καρύανδα λιμὴν καὶ νῆσος ὁμώνυμος, ἣν ὄκουν Καρυανδεῖς»)<sup>2</sup>.



**Figura 147:** Ensenada dentro de la isla de Salih Ada en la que se insertaba probablemente el puerto de Carianda. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

<sup>1</sup> Scyl., 99: “...la isla de Carianda y una ciudad y un puerto (éstos carios)...” (Trad. García Moreno y Gómez Espelósín).

<sup>2</sup> Str., XIV.2.20: “Entre ambas (nda: Mindo y Bargilia) está el puerto de Carianda y la isla de igual nombre, que habitaban los cariandeos.” (Trad. Vela Tejada y García Artal).

## 104. MINDO (p)

**Coordenadas:** 37°03'03.4"N/ 27°13'52.9"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio (¿doble puerto?) / en una bahía con entrada estrecha

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Hdt., V. 32-36; Scyl., 99; Str., XIV.2.20; Stad., § 276.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Şahin 2014.

Mindo, una de las más importantes *poleis* de Asia Menor, poseía un buen puerto, tal y como nos refieren Escílax y Estrabón<sup>3</sup>. La primera atestación literaria se remonta al siglo V a.C. y pertenece a Heródoto, el cual nos informa que en el 500 a.C. el almirante Escílax, de Mindo, apoyó la campaña de Megabates, primo de Dario I, a través del envío de trirremes<sup>4</sup>. Polibio, además, relata que durante la batalla naval de Lada las naves de Rodas fondearon en Mindo antes de dirigirse hacia la isla de Cos<sup>5</sup>.

La ciudad se asentaba sobre un promontorio, Kocadağ-Aethusa, de 484 m de altura (85 km de visibilidad) que se doblaba hacia SE delineando una cuenca bien protegida en su lado oriental (Fig. 148). A su vez, el acceso meridional a esta cuenca se veía restringido naturalmente por la presencia del promontorio de Asar Adasi.

La parte occidental del promontorio de Kocadağ-Aethusa también sirvió como puerto,



aunque su utilización es atestiguada sólo a partir del siglo I a.C.<sup>6</sup>.

**Figura 148:** El área ocupada por el puerto de Mindo con el promontorio de Kocadağ-Aethusa (en el centro) y las dos cuencas portuarias. La cuenca portuaria oriental (a la izquierda) fue el puerto principal de época arcaica y clásica. Şahin, M. (2014), fig. 2.

<sup>3</sup> Scyl., 99: «... εἶτα Μύνδος καὶ λιμὴν...» (“... luego Mindo con su puerto...” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín); Str., XIV.2.20: «ἐν δὲ τῇ παραλίᾳ τῆς ἡπειροῦ κατὰ τὴν Μυνδίαν Ἀστυπάλαιά ἐστιν ἄκρα καὶ Ζεφύριον: εἶτ’ εὐθὺς ἡ Μύνδος λιμένα ἔχουσα» (“En la costa, junto a la región de Mindia, están el promontorio de Astipalea y Cefirio; luego, a continuación, la ciudad de Mindo con un puerto.” Trad. Torres Esbarranch). Mindo aparece también en el Stadiasmus Maris Magnis (§ 276): «Ἀπὸ Ἀλικαρνασσοῦ εἰς Μύνδον στάδιοι σκ’». (“Desde Halicarnaso hasta Mindo hay 220 estadios.” Trad. de la autora a partir de la versión en griega editada por Müller, K., 2010).

<sup>4</sup> Hdt., V.33. En el pasaje Heródoto no especifica el número de trirremes proporcionado: en la campaña de Naxos, la flota de Megabates contaba con una flota de 200 elementos.

<sup>5</sup> Plb., XVI.15. El testimonio, por lo tanto, denota al mismo tiempo la posibilidad de fondear en la cuenca del puerto.

<sup>6</sup> Y es probablemente posterior al testimonio de Estrabón (XIV.2.20), el cual indica la presencia de un solo puerto en Mindo. Véase Şahin, M. (2014). Entre las noticias sobre el puerto de Mindo existe también una señalización, mencionada en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), de la existencia de atarazanas en el área: ésta se cataloga como “unlikely”, p. 580. Nos limitamos a ofrecer la noticia, a pesar de que la propuesta haya sido rechazada y que no se precise ni la zona de la estructura, ni se propone una datación.

## **105. HALICARNASO (p) λιμὴν κλειστὸς**

**Coordenadas:** 37°01'40.9"N/ 27°25'44.5"E

**Características:** en las cercanías un promontorio (¿doble puerto?) (¿puerto interior y exterior?)

**Intervenciones:** muelle (no fechado) para cerrar la entrada (puerto cerrado), atarazanas (¿)

**Fuentes:** Scyl., 99; Vitr., De Arch., II.8.13-14.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Flemming et alii 1971.

Halicarnaso se conoce relativamente poco en su topografía de edad arcaica y clásica, siendo construida *ex novo* a principios del reino de Mausolo, aprox. en 370 a.C.

La ciudad nueva fue edificada según una plantilla ortogonal en donde se introdujeron los desarrollos más recientes del esquema urbanístico de tipo hipodámico.

Según la tradición, Halicarnaso fue fundada por Trecén de Argólida y el lugar donde se localizaba – en el interior del Golfo Cerámico - a nivel estratégico era seguramente remarcable<sup>7</sup>. En la época arcaica hizo parte de la *hexápolis* jonia, pero en las guerras médicas participó apoyando a los persas, bajo cuya soberanía se encontraba; en particular, las naves de Halicarnaso se distinguieron durante la batalla de Salamina<sup>8</sup>. En el siglo V a.C. sirvió como base naval de Atenas.

Fue en el 386 a.C. cuando pasó otra vez a manos persas y – en concreto – bajo el sátrapa Mausolo, quien – como adelantamos – reconstruyó la ciudad según un nuevo plan.

En el periplo de Escílax se dice que la ciudad disponía de dos puertos; la existencia de éstos se ve confirmada siglos después por Vitruvio<sup>9</sup>, el cual refiere que en los tiempos de Mausolo en Halicarnaso había un puerto visible desde el palacio real («ad dextram partem») y otro bajo las murallas, en la izquierda («sub sinistram secretus sub moenibus latens portus»). En el mismo pasaje, Vitruvio menciona también un episodio relacionado con Artemisia: la reina – de hecho – escondió las naves en un puerto menor

---

<sup>7</sup> Halicarnaso se encontraba en un lugar clave para los pasajes de S a N (y viceversa) de la costa de Asia Menor. Se encuentra también nombrado dentro del *Stadiasmus Maris Magnis* § 276 (véase nota n° 3).

<sup>8</sup> Hdt., VIII.88

<sup>9</sup> Scyl., 99: « Ἀλικαρνασσὸς καὶ λιμὴν κλειστὸς καὶ ἄλλος λιμὴν περὶ τὴν νῆσον καὶ ποταμὸς. » («... Halicarnaso con su puerto cerrado y otro puerto en torno a la isla y un río...» Trad. García Moreno y F. J. Gómez Espelósín). Vitr., De Arch., II.8.13-14.

para engañar a los rodios («Artemisia repente fossa facta in pelagum eduxit classem ex portu minore et ita invecta est in maiorem»)<sup>10</sup>.

Confrontando el pasaje de Vitruvio con el periplo de Escílax, en el puerto mayor podríamos reconocer el λιμὴν κλειστὸς, mientras que el puerto menor habría que identificarlo con el «ἄλλος λιμὴν περὶ τὴν νῆσον».

A nivel topográfico el puerto mayor (es decir, el p. cerrado) se colocaba probablemente al O del promontorio sobre el cual actualmente surge el Castillo de S. Pedro (*Fig. 149*): su entrada estaba cerrada por un espigón que hoy se encuentra bajo el nivel del agua y que, sin embargo, es visible en las fotos aéreas<sup>11</sup> (*Fig. 150*). En cuanto al segundo puerto, el *portus secretus*, sigue sin ser identificado<sup>12</sup>.

En el lado meridional de la península se han encontrado cortes en la roca, que corren desde el castillo hacia el mar. Algunos investigadores han propuesto identificar estos restos como los de las atarazanas pertenecientes al *portus secretus* del palacio; sin embargo parece más plausible la idea de que fuese una atarazana con un solo corredor, quizás de uso privado del monarca<sup>13</sup>.

Según la opinión de Pedersen, responsable de las excavaciones en Halicarnaso, la ciudad poseía un sistema portuario complejo, formado por: un gran puerto comercial en la amplia bahía al E de la península, un pequeño puerto – quizás de uso privado – conectado al palacio y al que pertenecería la probable atarazana, un puerto naval en la bahía occidental por el que se accedía – superando el muelle, a un puerto cerrado (que se corresponde al p. actual de la ciudad)<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> «Artemisa rápidamente socavó un canal e hizo salir al mar a su propia flota desde un puerto más pequeño hasta un puerto más grande» (Trad. Oliver Domingo). Los dos puertos parecen por lo tanto haber estado comunicados entre ellos a través de un canal.

<sup>11</sup> Este muelle en escombros sostenía dos torres y estaba precedido, al O, por otro muro más estrecho que presenta la misma técnica constructiva. Flemming, N. et alii (1971), p. 45.

<sup>12</sup> Moreschini, D. (1997).

<sup>13</sup> Esta es la interpretación propuesta por Blackman, D. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), pp. 555-557. La atarazana de Halicarnaso se encuentra incluida entre aquellas “probables”.

<sup>14</sup> Pedersen, P. en la página web oficial dedicada al proyecto. <[http://www.sdu.dk/en/Om\\_SDU/Institutter\\_centre/ih/Forskning/Forskningsprojekter/Halikarnassos/Sites\\_and\\_places/Zephyrion](http://www.sdu.dk/en/Om_SDU/Institutter_centre/ih/Forskning/Forskningsprojekter/Halikarnassos/Sites_and_places/Zephyrion)> [26/02/2015].

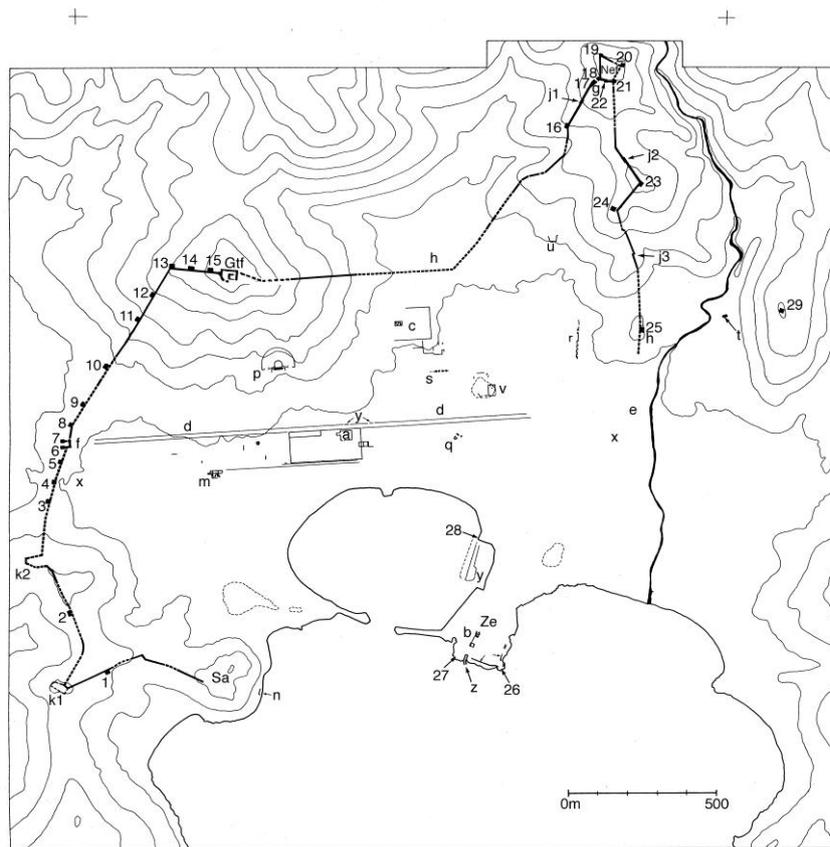


Figura 150: Foto aérea del 1967 la península de Zephyrion en la que se puede apreciar el muelle sumergido. Museo de Bodrum.

## **CNIDO (p)**

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

**Fuentes:** D.S., XIV.83.5; Str., XIV.2.15; Luc., Act. Ap., 27.7.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; McNicoll 1997; Newton 1862; von Gerkan 1924.

Según lo que emerge de las investigaciones la antigua Cnido se encontraba en la parte suroriental de la península (actual Datça) y sólo en el siglo IV a.C. fue fundada una nueva ciudad en su lugar actual (Tekir), en la punta de la península Cnidia, a medio camino entre las islas de Cos y Rodas.

La ciudad se asentaba en la extremidad occidental de Cabo Crio y un estrecho istmo la unía al continente: a sus lados se formaban dos puertos naturales de los que el de NO se equipó como puerto militar, el SE como puerto comercial (*Fig. 151*). El plan urbanístico de la ciudad se data a finales del siglo IV o principios del III a.C.

Desafortunadamente los puertos antiguos de la ciudad se han colmatado en parte (es el caso del puerto militar) o se encuentran actualmente en uso (puerto comercial), lo que ha dificultado la adquisición de conocimientos acerca de su organización en las primeras fases. A todo esto hay que sumar los continuos espolios de los que el sistema portuario antiguo de Cnido ha sido objeto hasta el siglo pasado, el último de ellos se debió a Mehmet Ali, pachá de Egipto, que hizo remover algunos bloques para emplearlos en la construcción de su palacio<sup>15</sup>.

Todos los factores precedentemente enumerados, sumados a la falta de excavaciones en el área, impiden la plena comprensión del funcionamiento y de la organización del complejo portuario de la “nueva Cnido”. De todas maneras si miramos al plano de la ciudad realizado por K. Baika<sup>16</sup>, los puertos parecen insertarse armónicamente en la *ratio* que regula la disposición urbana<sup>17</sup>; por lo tanto la monumentalización de los puertos tiene que considerarse más o menos contemporánea a la organización de la nueva ciudad<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Newton, C.T. (1862), p. 365. Debido a todo esto los puertos de Cnido no se conocen de manera adecuada, por lo que a continuación se expondrán los datos existentes

<sup>16</sup> Fig. A 11.4 realizada por Baika, K. en Blackman y Rankov (2013), p. 218 y basada en las reconstrucciones y en las observaciones de McNicoll, (1997), fig.11 y von Gerkan (1924), fig. 10.

<sup>17</sup> El puerto militar, por ejemplo, aparece englobado dentro del sistema de fortificaciones.

<sup>18</sup> Sin embargo, también la cronología de las fortificaciones oscila entre el siglo IV y el siglo III a.C.

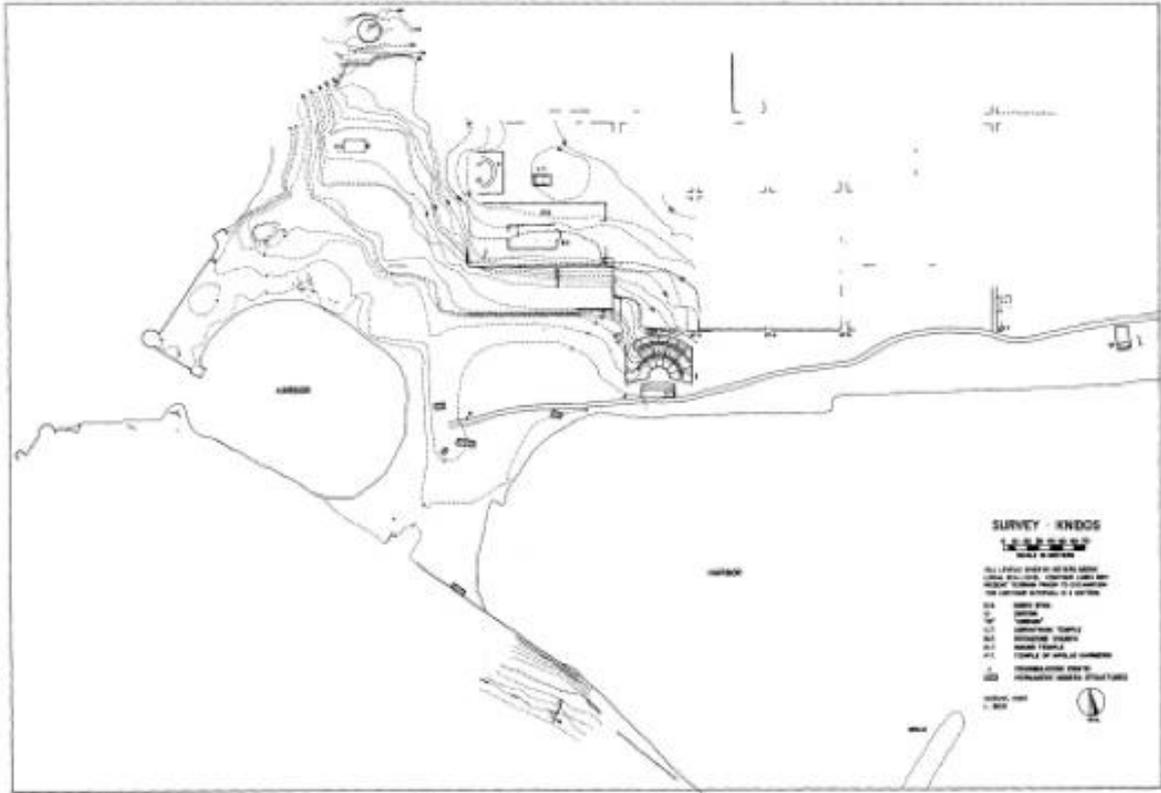


Figura 151: Plan de la ciudad de Cnido con los dos puertos (el militar a Oriente y el comercial a Occidente). Love, I. (1970), plate 37, Fig.1.

### 106. Puerto militar (norte)

**Coordenadas:** 36°41'10.7"N/ 27°22'18.5"E

**Intervenciones:** embarcadero, rompeolas (IV o III a.C.)

El puerto militar ocupaba una pequeña ensenada natural con entrada estrecha (Fig. 152). Los estudios realizados en el área confirman que es justo el puerto septentrional el *limen kleistos* del testimonio de Estrabón:

«εἶτα Κνίδος δύο λιμένας ἔχουσα, ὧν τὸν ἕτερον κλειστὸν τριηρικὸν καὶ ναύσταθμον ναυσὶν εἴκοσι. πρόκειται δὲ νῆσος ἑπταστάδιός πως τὴνπερίμετρον ὑψηλὴ θεατροειδῆς συναπτομένη χῶμασι πρὸς τὴν ἥπειρον καὶ ποιοῦσα δίπολιν τρόπον τινὰ τὴν Κνίδον: πολὺ γὰρ αὐτῆς μέρος οἰκεῖ τὴν νῆσον σκεπάζουσαν ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας. κατ' αὐτὴν δ' ἔστιν ἡ Νίσυρος πελαγία»<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Str., XIV.2.15: “Luego está Cnido, que tiene dos puertos de los cuales uno puede cerrarse, admite trirremes y sirve de fondeadero para veinte naves. Enfrente hay una isla de unos siete estadios de perímetro, elevada, con forma de teatro, unida al continente por dos muelles y que de alguna manera convierte a Cnido en una ciudad doble, pues una

Probablemente el complejo de atarazanas mencionado por Estrabón se encuentra en algún lugar de la costa de este puerto (conocido también como puerto de los “trirremes”), dentro del circuito mural de Cnido; sin embargo, la exacta ubicación de las atarazanas no ha sido todavía individuada por lo que no sabemos si los datos proporcionados por Estrabón acerca de su capacidad corresponden a la realidad, ni se conoce la cronología de la estructura<sup>20</sup>.

La cuenca del puerto militar se veía delimitada por dos rompeolas y se han individuado también embarcaderos en su interior<sup>21</sup>.



**Figura 152:** El puerto militar de Cnido hoy en día. Foto procedente del blog “Exploring the Harbours of Old Knidos” que pertenece al Institute of Nautical Archaeology <<http://nauticalarch.org/blogs/harbors-of-knidos/overview/>>

---

gran parte de la población habita en la isla, que protege ambos puertos. Frente a ella está Nísiro, una isla mar adentro.” (Trad. Torres Esbarranch).

<sup>20</sup> Estrabón dice que podía alojar 20 naves. Seguramente su testimonio se basa en autores precedentes (probablemente Artemidoro de Efeso, del siglo II a.C. Blackman, D. en Blackman, D. y Rankov, B., 2013, p. 21), pero no sabemos si la estructura estaba ya activa en época anterior (tardo clásica o helenística).

<sup>21</sup> Visibles en el plan anteriormente citado. Desafortunadamente también en cuanto a la cronología de estas estructuras sigue siendo válido el discurso precedentemente desarrollado.

## **107. Puerto comercial (sur)**

**Coordenadas:** 36°41'01.4"N/ 27°22'35.1"E

**Intervenciones:** rompeolas (arcaicos?) , embarcadero

El puerto comercial se encontraba en el lado meridional del istmo y tenía una cuenca sin duda más amplia respecto a la del puerto septentrional (*Fig. 153*). Los muros urbanos recorrían su perímetro, pero sin llegar a englobarlo. El puerto comercial se encontraba originalmente abierto hacia el Sur, por lo que se procedió al estrechamiento de la entrada a través de la construcción de dos rompeolas.

El rompeolas meridional se encuentra en buenas condiciones, mientras que el septentrional – más expuesto al fuerte oleaje de SO – no resulta a día de hoy visible por encima del nivel del agua. Según Lehmann-Hartleben estos dos rompeolas, realizados con enormes bloques de piedras, tendrían que atribuirse a la fase arcaica y preceden – por lo tanto – al plano de la ciudad<sup>22</sup>.



**Figura 153: El puerto comercial de Knido actualmente. Foto procedente del blog “Exploring the Harbours of Old Knidos” que pertenece al Institute of Nautical Archaeology <<http://nauticalarch.org/blogs/harbors-of-knidos/overview/>>**

También en el área del puerto comercial se ha detectado la presencia de un embarcadero (en la zona central).

---

<sup>22</sup> Lehmann-Hartleben, K. (1923), p. 61.



hipótesis actuales acerca de los puertos que se piensa que estuviesen activos en edad arcaica y/o clásica (*Fig. 154*). Sin embargo subrayamos que cuanto se expondrá es susceptible de modificaciones a la luz de las próximas campañas.

### **108. Puerto 1 (L1)**

**Coordenadas:** 36°44'11.3"N /27°42'02.1"E

**Intervenciones:** dos rompeolas (arcaicos?) y conexión con las fortificaciones de la ciudad (tardo-arcaica)

El primer puerto (Liman 1) se encontraba en la parte oriental de la ciudad y es el que guarda una relación temporal con las primeras fases del asentamiento. Era éste un puerto naturalmente protegido por la acción del *meltemi*, sin embargo se proveyó a resguardarlo ulteriormente a través de la construcción de dos rompeolas que dejaban espacio para una pequeña entrada de 10-15 m. Las dimensiones reducidas del pasaje se justifican también a la luz del modesto espacio de la cuenca. Una trinchera realizada en el rompeolas N ha restituido materiales en su mayoría atribuibles a los siglos IV – III a.C. Sin embargo de los niveles más profundos se han recuperado también materiales con cronología anterior<sup>26</sup>. En edad tardo-clásica L1 estuvo unido a los muros de la ciudad y se edificaron caminos pavimentados para conectarlo con el centro habitado.

### **109. Puerto 2 (L2)**

**Coordenadas:** 36°43'54.7"N / 27°41'45.3"E

**Intervenciones:** muelles y torres de edad tardo-clásica

El puerto 2 se encuentra justo al otro lado del promontorio (parte occidental) y se ha interpretado como el p. “militar”; por lo tanto, si creemos la identificación de Burgaz con la “antigua Cnido” éste sería con toda probabilidad el escenario de los hechos narrados por Tucídides<sup>27</sup>. L2 fue equipado con dos espigones: el muelle de NE (en su extremidad) y el de SO (en su punto central) presentan un ensanchamiento que podría haber servido como base para la erección de dos torres casi cuadradas (7.5x9 m). A raíz de las afinidades constructivas que las estructuras del puerto 2 presentan con el circuito mural, se ha propuesto su datación al periodo tardo-clásico.

---

<sup>26</sup> *Ibidem*

<sup>27</sup> Th., VIII.35-43.

## **110. CAUNO (ρ) λιμὴν κλειστὸς**

**Coordenadas:** 36°49'26.6"N /28°37'08.1"E

**Características:** en el estuario del río

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Th., I.116; Scyl., 99; D. S., XIV.69; Str., XIV.2.2; App., Mith., XII.26; Stad. § 265.

**Bibliografía:** Brückner 1997; De Graauw 2014

Cerca de la actual Daylan se tiene que individuar el puerto de Cauno, antiguamente en el estuario del río Calbis<sup>28</sup>. Si bien hoy el paisaje se haya modificado sensiblemente a causa de los sedimentos transportados por el curso de agua, lo que queda del puerto nombrado por Escílax puede ser identificado en el pequeño lago al Oeste de la *acrópolis*, hoy Sülüklü Gölü<sup>29</sup>.

Tucídides – en relación a la expedición de Pericles y a la batalla naval de Tragia - refiere que el general se dirigió hacia Caunos con sesenta naves<sup>30</sup>; Diodoro de Sicilia relata que Conón paró en el puerto de Cauno con su flota formada por cuarenta naves: este testimonio nos da – en alguna medida – una idea de la capacidad de la cuenca portuaria de la ciudad<sup>31</sup>.

El acceso al puerto de Cauno era todavía posible en el siglo I a.C., momento en el que Estrabón nos da noticias de que: «εἶτα Καῦνος καὶ ποταμὸς πλησίον Κάλβις βαθὺς ἔχων εἰσαγωγὴν»<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> Scyl., 99: «... Καῦνος Καρική πόλις καὶ λιμὴν κλειστὸς...» (“...y la ciudad caria de Cauno y un puerto cerrado...” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín). Véase también Stadiasmus Maris Magnis (§ 265): «Ἀπὸ Πασάδης εἰς Καῦνον στάδιοι λ’.» (“Desde Pasada hasta Cauno 30 estadios” Trad. de la autora a partir de la versión griega editada por Müller, K., 2010). Sobre Καννίας, viento que soplabo desde Cauno hacia Rodas: Arist., Vent. 973a4. Este viento aparece también en App., Mith., XII.26.

<sup>29</sup> Moreschini, D. (1997). Este lago se encuentra hoy a 3 km de distancia de la costa. Brückner, H. (1997).

<sup>30</sup> Th., I.116

<sup>31</sup> D.S., XIV.69

<sup>32</sup> Str., XIV.2.2: “Luego vienen Cauno y muy cerca el río Calbis, profundo y con una entrada para barcos.” (Trad. Torres Esbarranch).