

## ISLAS EGEAS

### **EGINA**

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

**Intervenciones:** véase cada cuenca

**Fuentes:** Hdt., VI.92; Th., I.14 y I.105-108; X., HG. II.2.2-9; Scyl., 53; D., In Aristocratem, 211.; Paus., II.29.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Knoblauch 1969 y 1972; Leake 1830; Mourtzas y Kolaiti 2013; Welter 1838.

La isla de Egina se sitúa en el Golfo Sarónico y, en el periodo que nos ocupa, tenía un consistente poder naval, como aparece atestiguado por numerosas fuentes literarias<sup>1</sup>. Se sitúa alrededor de 17 millas náuticas en el SO del Pireo y, en su mayoría, sus costas bajan abruptamente en el mar, dejando espacio a pocas bahías realmente reparadas.

El sistema portuario de la isla se encontraba en la parte occidental de la misma, que resultaba más protegida ya que miraba hacia el interior del golfo. A pesar de su posición estratégicamente muy relevante y del poder naval que alcanzó, Egina tenía por lo general una costa difícil de abordar pues:

«προσπλεῦσαι δὲ Αἴγινά ἐστι νήσων τῶν Ἑλληνίδων ἀπορωτάτη: πέτραι τεγὰρ ὕφαλοι περὶ πᾶσαν καὶ χοιράδες ἀνεστήκασι. μηχανήσασθαι δὲ ἐξεπίτηδες ταῦτα Αἰακόν φασί ληστειῶν τῶν ἐκ θαλάσσης φόβῳ, καὶ πολεμίοις ἀνδράσι μὴ ἄνευ κινδύνου εἶναι. πλησίον δὲ τοῦ λιμένος ἐν ᾧ μάλιστα ὀρμίζονται ναὸς ἐστὶν Ἀφροδίτης, ἐν ἐπιφανεστάτῳ δὲ τῆς πόλεως τὸ Αἰάκειον καλούμενον, περίβολος τετράγωνος λευκοῦ λίθου»<sup>2</sup>.

La flota de Egina participó en muchos acontecimientos relevantes, entre los que recordamos la batalla de Artemisio<sup>3</sup> (480 a.C.) y la de Salamina (480 a.C.). En 458 a.C. los eginetas fueron arrebatados por Atenas, quien los obligó a destruir los muros de la ciudad, entregarle su flota y someterse al pago de un tributo<sup>4</sup>. En el 431 a.C. los atenienses deportaron a la población de Egina, remplazándola con propios colonos. La

---

<sup>1</sup> Th., I.14; Hdt., VI.92; Paus., II.29. El poder naval de Egina era tan fuerte que Aristoteles (Rh., III.10.7) refiere que Pericles definía la isla como “la nube en el ojo del Pireo”.

<sup>2</sup> Paus., II.29.6: “La isla de Egina es entre todas las de Grecia la más difícil de abordar, pues la rodean por todas partes escollos y arrecifes. Esto dicen lo dispuso Eaco por ser tan buena defensa contra la piratería, como peligroso para los enemigos. Cerca del puerto en el que se suele desembarcar hay un templo de Afrodita, y en el sitio más visible de la ciudad el llamado Eaceon, recinto cuadrangular de mármol blanco” (Trad. Tovar).

<sup>3</sup> Artemisio, rada de: n°55 del Catálogo.

<sup>4</sup> Th., I.105-108

población egineta pudo volver a su ciudad por decisión de Lisandro, después de la batalla de Egospótamos (405 a. C.)<sup>5</sup>.

La isla no fue, sin embargo, totalmente independiente, pues no dudó en aceptar la tutela de un *harmosta* lacedemonio. Se convirtió, entonces, en la base de las operaciones navales de Esparta contra Atenas. Los piratas eginetas operaban también bajo protección espartana; esta situación duró hasta el 376 a. C., año en que tuvo lugar la victoria naval de Cabrias sobre la flota espartana en Naxos.

En 367 a. C., el ateniense Cares conquistó Egina. La flota permaneció entonces en la isla durante algunos años para mantener las instituciones atenienses instauradas por Cares.

Durante el siglo IV a.C. Lampis, un rico propietario de naves, reorganizó la ciudad y el puerto<sup>6</sup>.

El sistema portuario de Egina se articulaba alrededor del Cabo Kolona, un promontorio que se extiende en el mar por alrededor de 300 m con orientación SE-NO. Este cabo definía dos zonas portuarias, una en el Norte y la otra en el Sur. No está bien claro si Escílax, al referir que la ciudad de Egina poseía dos puertos («Κατὰ δὲ ταύτην νῆσός ἐστι καὶ πόλις Αἴγινα καὶ λιμένες δύο»<sup>7</sup>), quisiese indicar las dos áreas portuarias en cuestión o bien las dos cuencas existentes en el lado meridional (*Fig. 186*). De hecho, en la parte meridional del cabo, existían dos puertos: uno con función probablemente militar, en el Norte, de forma oval y encerrado por dos muelles terminantes en torres, y uno comercial, en el Sur, más grande pero con la misma organización<sup>8</sup> (*Fig. 187*).

---

<sup>5</sup> X., HG., II.2.2-9.

<sup>6</sup> D., In Aristocratem, 211.

<sup>7</sup> Scyl., 53: “Frente a ésta está la isla de Egina y la ciudad de Egina con dos puertos” (trad. García Moreno y F. J. Gómez Espelosín).

<sup>8</sup> La presencia de las dos cuencas es señalada también por Leake, W.M. (1830), vol. II, p. 436. Leake habla también de cuencas más pequeñas existentes entre los dos puertos y con ellos comunicantes. Estas cuencas, según la ficha de Gerding, H. dentro del catálogo de Blackman, D. y Rankov, B. (2013, p. 284), han sido destruidas por las obras de mejora del puerto moderno.

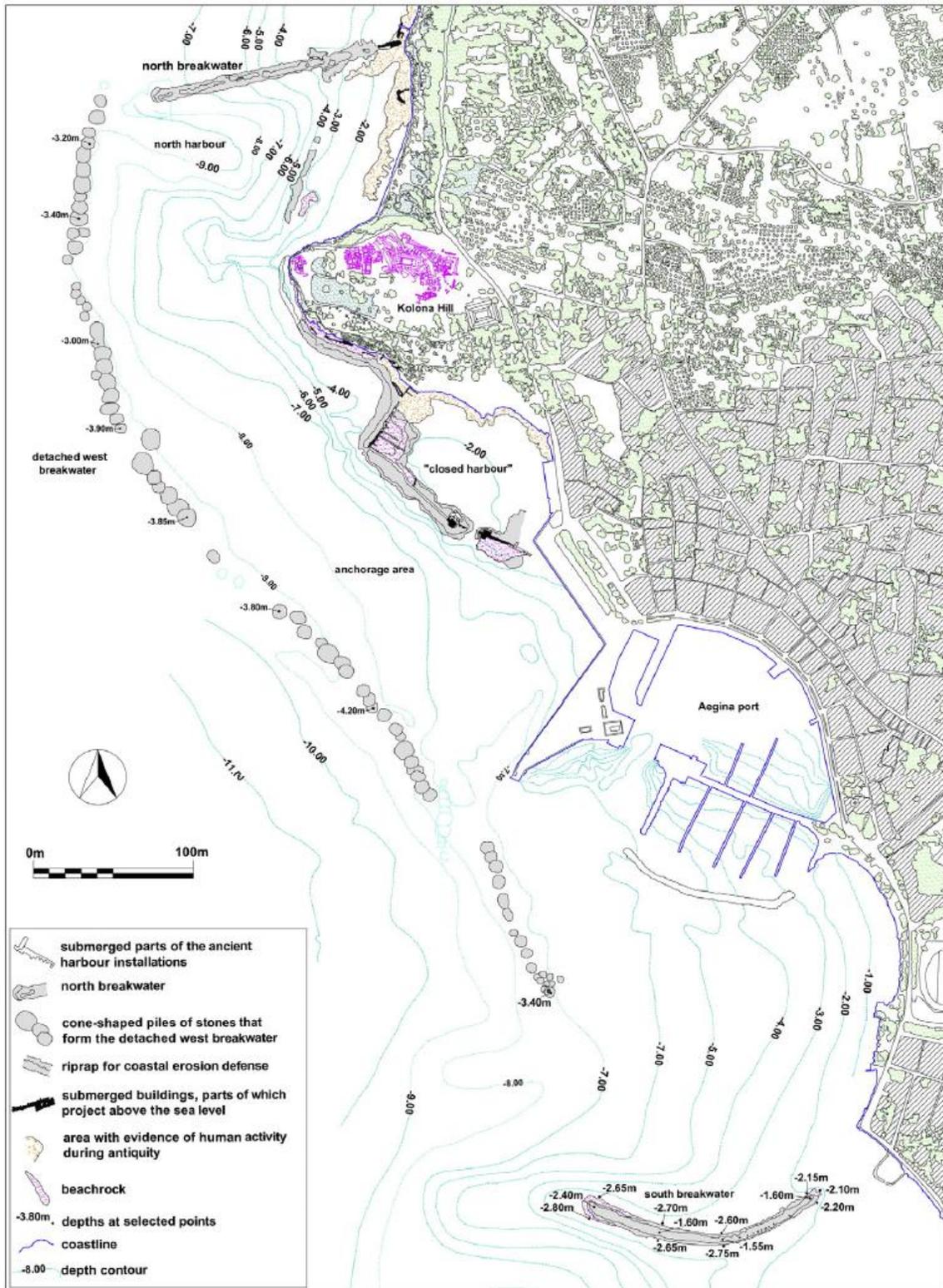


Figura 186: Plan del sistema portuario de Egina con indicación del nivel de profundidad del agua (expresado en metros). Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E. (2013), fig. 2, p. 415.

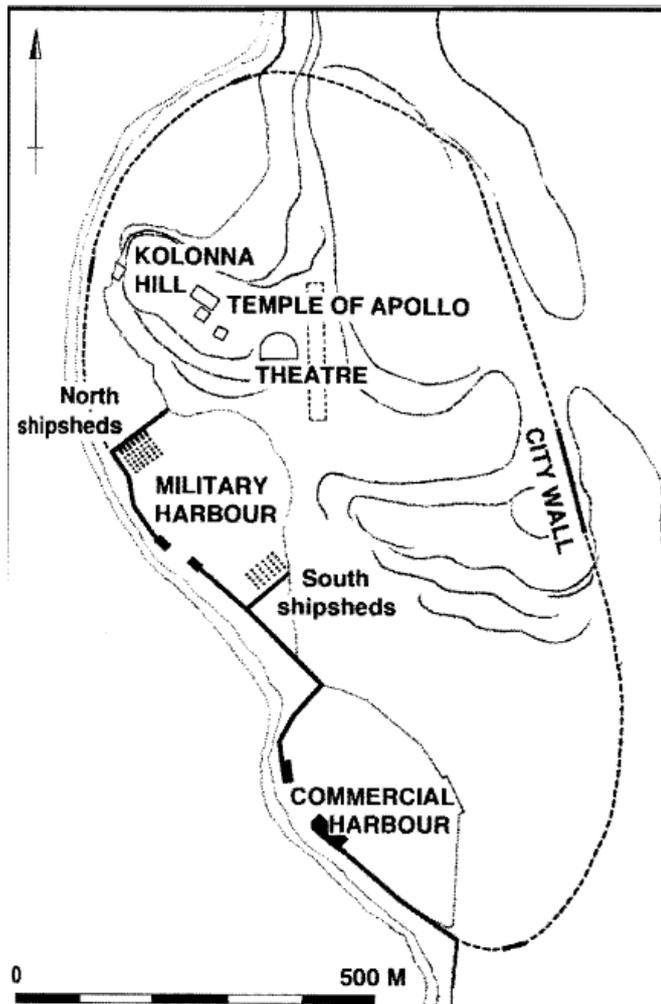


Figura 187: Plano de la ciudad de edad clásica. Blackman, D. y Rankov, B. (2013), fig. B.3.1, p.285.

El entero sistema portuario de Egina ocupaba una superficie de alrededor de 350.000 m<sup>2</sup> y se veía delimitado, en el lado norte, por un rompeolas<sup>9</sup> y, en la parte occidental, por un espigón de 1100 m de largo que empezaba 30 m a S del rompeolas septentrional. El espigón occidental se dirigía hacia SSE siguiendo la costa de la isla, de la que se mantenía a una distancia aprox. de 265 m. No se trataba de un rompeolas continuo, si no que se veía formado por 53 pilas de piedras que se interrumpían en correspondencia con los accesos a las tres cuencas<sup>10</sup>.

La cronología de las varias estructuras que formaban parte del sistema portuario de Egina se encuentra todavía en fase de debate y no podrá ser aclarada hasta que no se emprendan nuevas campañas de investigación en el área. Las instalaciones de los dos puertos meridionales (militar y comercial) podrían remontarse al siglo V a.C., siendo – en este caso – la respuesta de Egina a las medidas adoptadas por Temístocles en el

<sup>9</sup> De este rompeolas se hablará más detenidamente con respecto al puerto septentrional, ya que – a la vez – constituía su límite en el lado Norte.

<sup>10</sup> Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E. (2013).

Pireo<sup>11</sup>. Más difícil a determinar son las intervenciones en el puerto norte, que – sin embargo – siendo más sencillas y menos monumentales, se tienden a atribuir a época anterior. El sistema constructivo de los rompeolas N y O es bastante básico y, por lo tanto, muy continuado en el tiempo (se trata de grandes bloques de piedras que no presentan trazas de junta<sup>12</sup>): en falta de ulteriores datos resulta imposible definir su cronología<sup>13</sup>.

### **140. Puerto Norte**

**Coordenadas:** 37°45'07.5"N 23°25'22.2"E

**Intervenciones:** rompeolas (norte y oeste)

El puerto en el lado septentrional de Cabo Kolona se encontraba delimitado por dos rompeolas: el primero, en el lado Oeste, coincide con el ya citado rompeolas de 1100 m (véase párrafo relativo a Egina), mientras que, en el lado Norte, estaba defendido por un espigón artificial de 320 m de largo (*Fig. 188*). El espigón en cuestión fue estudiado por primera vez por Knoblauch y los primeros datos fueron publicados a finales de los años '60<sup>14</sup>. Sucesivas investigaciones en el área han demostrado que la estructura se aprovechaba, en su primer tramo, de una formación rocosa natural que se reforzó a través de piedras de forma aproximadamente redonda yuxtapuestas. Entre el rompeolas septentrional y el occidental existe una abertura (en el lado NO) de 30 metros, que tenía que constituir la entrada de la cuenca. A nivel cronológico el puerto del lado septentrional de Cabo Kolona fue probablemente el primero en ser utilizado y abandonado, quizás a consecuencia de los cambios en el nivel del mar<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> Gerding, H. en Blackman y Rankov (2013), pp. 289- 291.

<sup>12</sup> Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E. (2013)

<sup>13</sup> En Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E. (2013) se propone una datación del espigón occidental al 1800 a.C., atribuyendo esta intervención – por lo tanto – a la fase del periodo Medio Heládico I y considerándola contemporánea a las fortificaciones encontradas en el área de Cabo Kolona y atribuibles al asentamiento de la Media Edad del Bronce. Sin embargo esta cronología me parece no defendible, por lo menos hasta que no haya nuevos datos en su favor: más verosímil, en mi opinión, es pensar en una creación del perfil del sistema portuario en la época arcaica (cuando ya intervenciones de este tipo empiezan a ser comunes en el área egea).

<sup>14</sup> Knoblauch, P. (1969) e (1972). Sin embargo la presencia del muelle se señala ya en Leake, W.M (1830), vol. II, p. 436.

<sup>15</sup> Sobre estos cambios se vean Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E. (2013). El rompeolas occidental probablemente se quedó rápidamente por debajo del nivel del agua y fue por eso que – en las épocas sucesivas – el abordar el puerto de Egina resultó particularmente peligroso. El puerto septentrional fue nombrado también por un francés de nombre Thevet (Thevet, André, “Le grand Insulaire et pilotage d'André Thevet, Angoumoisín, cosmographe du Roy, dans lequel sont contenus plusieurs plants d'isles habitées et deshábitées et description d'icelles.” (1586, Bibliothèque national de France, \*\*ms. Français 15452-15453) que, en la segunda mitad del siglo XVI, escribió: “[Egina] a trois beaux ports, l'un qui vise au Nord, capable de cent grands vaisseaux l'entrée en est bonne et la sonde aussi tellement qu'il s'y trouve douze et [treize] de parfonds.”

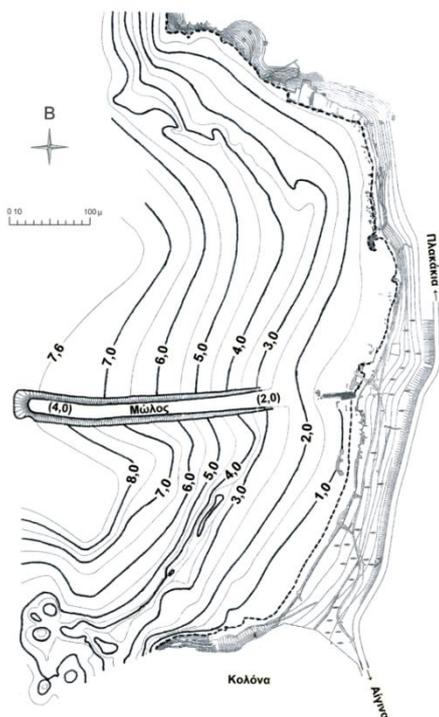


Figura 188: Egina, el puerto en el Norte de Cabo Kolona. La profundidad se encuentra expresada en metros. Para el plano general del puerto véase la fig. 180. Figura ejemplificada a partir de Knoblauch, P., (1972).

### 141. Puerto Militar

**Coordenadas:** 37°44'53.2"N / 23°25'30.1"E

**Intervenciones:** Atarazanas (dos complejos), muelles terminantes con torres

Las primeras observaciones relativas a las estructuras del puerto militar de Egina se remontan a los años '30, cuando Welter notó la presencia de al menos veinticuatro atarazanas pertenecientes a dos complejos (15 al del lado Norte y 9 al del lado Sur) (Fig. 189). Las partes posteriores de ambos complejos se conectaban directamente a los muelles Norte y Sur<sup>16</sup>. Welter midió la anchura de cada nave de las atarazanas (6 m) y calculó que el puerto tenía la capacidad de alojar 60 embarcaciones. Sucesivamente, el arquitecto Knoblauch llevó a cabo investigaciones que tuvieron como objeto el puerto militar y cuyos resultados fueron publicados entre el 1969 y el 1972<sup>17</sup>.

Knoblauch observó que el muro posterior del complejo septentrional se prolongaba en el mar con un muelle de 280 m de largo y que terminaba en una torre: este muelle, a su

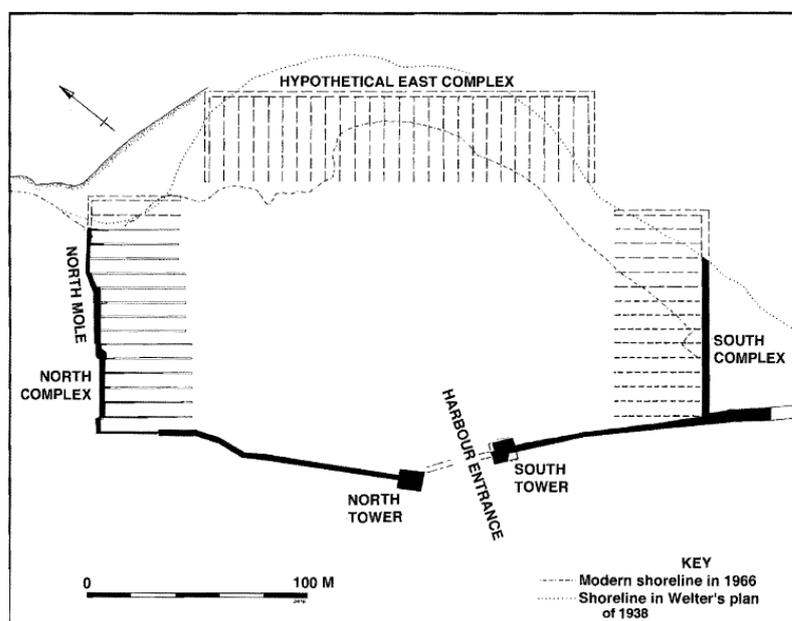
<sup>16</sup> Welter, F.G. (1838), p. 39. La importancia de estas primeras investigaciones es fundamental, ya que las atarazanas S han desaparecido por completo y en el lado N son identificables con certidumbre sólo seis atarazanas de las quince señaladas (datos procedentes de Blackman, D. y Rankov, B. 2013, p. 284).

<sup>17</sup> Knoblauch, P. (1969) y (1972).

vez, se insertaba probablemente dentro del circuito mural urbano, y estaba construido en bloques de sillar con caras bien entalladas<sup>18</sup>. Otro muelle –especular a éste – cerraba la cuenca del puerto militar en la parte meridional, creando una entrada restringida<sup>19</sup>. Los morteros encontrados en algunas juntas verticales tendrían que atribuirse a una fase posterior respecto a la de su primera construcción, cuya realización se estima alrededor del 480 a.C.<sup>20</sup>.

Las atarazanas pertenecientes al complejo meridional han desaparecidos a día de hoy, aunque a partir de las fotos tomadas por Welter es posible ver cómo cada nave fuese separada de la otra por medio de pilares o columnas. Sus dimensiones se estima que fueron diferentes a las del complejo septentrional<sup>21</sup>, lo que parece implicar una diferente

cronología<sup>22</sup>.



**Figura 189: Plano del puerto militar de Egina con representación de un hipotético complejo de atarazanas oriental. McKenzie en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), fig. 3.2b, p. 287.**

<sup>18</sup> Knoblauch, P. (1972) confirmó aproximadamente la distancia la anchura de cada corredor de la atarazana precedentemente propuesta por Welter (Knoblauch registró una medida de 6.6m, contras los 6m de Welter). En cuanto al número de atarazanas, consideró posible la propuesta de Welter (15). Cada corredor de la atarazana tenía un largo total de 37-40 m. No ha sido posible identificar la naturaleza de los elementos divisorios entre un corredor y otro, aunque según los planes dibujados por Welter (1838) parece que se tratase de breves muros que se interrumpían para dar espacio a pilares o columnas.

<sup>19</sup> Es por esa característica que a menudo al puerto norte se atribuye el testimonio de Pausanias (II.29.11) que habla de un «κρυπτός λιμνη» (literalmente se trataría de un puerto “escondido”, aunque en muchas ocasiones se ha entendido la expresión como sinónimo de “puerto cerrado”. En último Mourtzas, N.D. y Kolaiti, E., 2013, p.414)

<sup>20</sup> Knoblauch, P. (1972), p. 77. La propuesta de fechar el complejo norte en el periodo directamente precedente a la segunda guerra persiana se debe a Welter (1838a, p. 484) y fue aceptada por Knoblauch. Welter derivó la cronología del enlace que las atarazanas septentrionales parecen presentar con el circuito mural de época alto clásica. Estas impresionantes obras de fortificación del puerto fueron probablemente la respuesta directa a las mejoras que – casi en contemporánea – Temístocles estaba realizando en Atenas.

<sup>21</sup> Asimismo, se señala que en el catálogo de Blackman y Rankov ha sido propuesto un plan reconstructivo del puerto militar en el que figura un tercer complejo de atarazanas, situado en el lado oriental. De este complejo no se ha encontrado arqueológicamente algún resto, por lo que su existencia es puramente hipotética. McKenzie en Blackman y Rankov (2013), p. 287, fig. B3.2b.

<sup>22</sup> Por lo tanto, las atarazanas meridionales podrían ser posteriores o anteriores a los septentrionales. La opinión de Gerding (p. 291) es que sean anteriores. El autor remarca también que el total de 30 refugios para naves sugeridos por los hallazgos arqueológicos coincide impactantemente con el número de las 30 naves eginetas que, según Heródoto (VIII.46-48), la ciudad poseía en el 480 a.C.

## ***142. Puerto Comercial***

**Coordenadas:** 37°44'43.3"N/ 23°25'41.0"E

### **Intervenciones:**

El puerto comercial, situado en correspondencia con el actual puerto de la ciudad de Egina, es el menos conocido del sistema portuario de la ciudad antigua, ya que sus estructuras se han visto afectadas por las obras de construcción modernas. Se ha propuesto que tuviese un sistema de cerradura similar al del puerto militar (con dos muelles especulares terminantes en torres, tal y como se ve representado en la fig. 187), pero dimensiones mayores. El actual puerto de Egina utiliza un sistema muy parecido que, por lo tanto, podría recalcar directamente el perfil de las estructuras de edad antigua. A su vez, este hipotético sistema se veía defendido – en alta mar – por la presencia del espigón occidental, que acaba justo en correspondencia del lado meridional del puerto actual.

## **TASOS (p)**

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

**Fuentes:** Hom., Il., I.430-439; Hdt., VI.46-47; Th., IV.104-105; X., HG., I.12; Scyl. 67; D., In Policlem, 22.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Grandjean y Salviat 2000; Simossi y Empereur 1990, 1991 y 1992.

### **El contexto**

Tasos es la isla más septentrional del Egeo y está separada de la costa macedonia por un estrecho de sólo 6 km en el que se encuentra el islote de Thasópoula. Tiene una forma aproximadamente pentagonal, con una longitud de 26 km y un ancho de 22.5 km). Su territorio, montañoso y accidentado, se eleva hasta los 1045 m del monte Hypsáριον (122 km de visibilidad).

Fue una colonia paria (fundada en el siglo VII a.C.) y ya desde sus orígenes alcanzó un notable poder naval. Por otra parte, sus costas tuvieron que haber sido frecuentadas ya anteriormente a la llegada de los colonos, como atestigua la tradición de una presencia fenicia<sup>23</sup> y la mención de su puerto en Homero («αὐτὰρ Ὀδυσσεὺς/ ἐς Χρύσην ἴκανεν ἄγων ἱερὴν ἑκατόμβην./ οἱ δ' ὅτε δὴ λιμένος πολυβενθέος ἐντὸς ἴκοντο/ ἰστία μὲν στείλαντο, θέσαν δ' ἐν νηὶ μελαίνῃ./ ἰστὸν δ' ἰστοδόκη πέλασαν προτόνοισιν ὑφέντες/ καρπαλίμως, τὴν δ' εἰς ὄρμον προέρεσαν ἐρετμοῖς./ ἐκ δ' εὐνὰς ἔβαλον, κατὰ δὲ πρυμνήσι' ἔδησαν./ ἐκ δὲ καὶ αὐτοὶ βαῖνον ἐπὶ ῥηγμῖνι θαλάσσης./ ἐκ δ' ἑκατόμβην βῆσαν ἐκηβόλῳ Ἀπόλλωνι»<sup>24</sup>).

La riqueza derivada de sus minas de platas contribuyó a que la isla lograra un alto nivel de florecimiento, del que son reflejo también la creación de la flota y la construcción de las murallas y del puerto<sup>25</sup>. En el 492 a.C. Tasos se rindió a los persas de Mardonio y para el año siguiente Heródoto cuenta como fue forzada por Dario a destruir sus murallas y llevar sus naves al puerto de Abdera<sup>26</sup>. Después de las guerras médicas, Tasos pasó a ser miembro de la Liga Delia, contribuyendo con el envío de naves. En el

---

<sup>23</sup> Hdt., II.44; IV.147 y VI.47.1

<sup>24</sup> Hom., Il., I.430-439: “Luego Odiseo/ Crise alcanzó, conduciendo sagrada hecatombe./ Éstos, cuando dentro del puerto muy profundo llegaban, / velas amainaron y las depositaron en la nave negra;/ el mástil sobre la cruzía abatieron con cables tirando/ rápidamente, y al fondeadero la hicieron avanzar a fuerza de remos./ Fuera tiraron las anclas de piedra y las amarras ataron;/ Fuera ellos bajaban sobre la ola rompiente del mar;/ fuera la hecatombe bajaron para Apolo que tira de lejos” (Trad. García Blanco y Macía Aparicio).

<sup>25</sup> Hdt., VI.46-47

<sup>26</sup> *Ibidem*

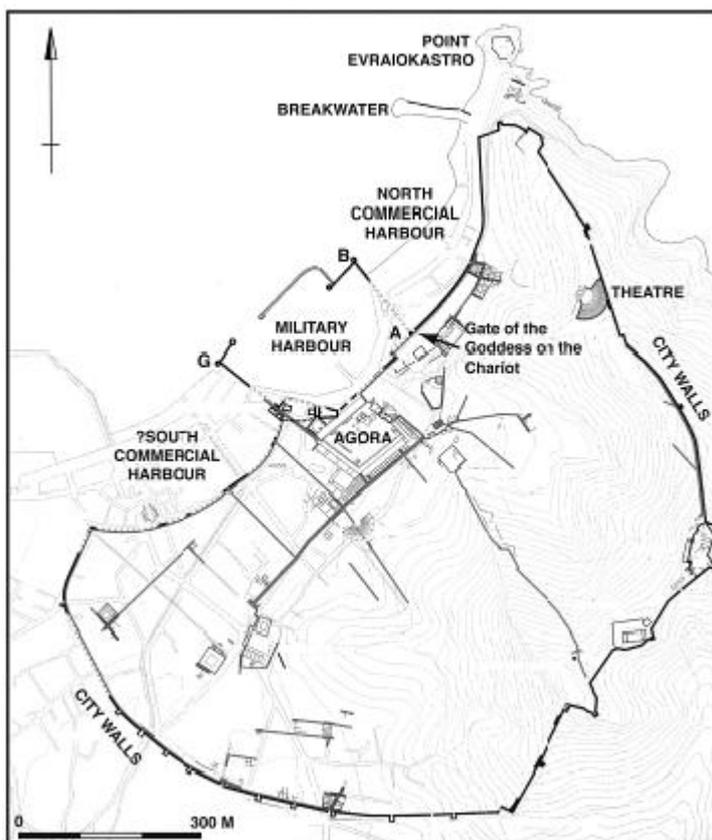
465 a.C. se rebeló contra Atenas, perdiendo 33 naves durante la batalla: la derrota le obligó a destruir nuevamente sus murallas y a renunciar a la flota y a las posesiones en tierra firme<sup>27</sup>, así como al pago del tributo en la Liga delia.

Sabemos que Tasos fue utilizada como base naval por los atenienses en diferentes ocasiones, como por ejemplo en 424-423 a.C.<sup>28</sup> y en 411-410 a.C.<sup>29</sup>.

En su periplo Escílax anota la presencia de dos puertos en Tasos, de los que uno se define “cerrado”: «Θάσος νήσος και πόλις και λιμένας δύο; τούτων ὁ εἷς κλειστός»<sup>30</sup>.

Bajo el punto de vista de la navegación, la isla - situándose en el extremo norte del Egeo - no se ve afectada por la acción del *meltemi*. El sistema portuario, que se localizaba en

la costa norte de la isla, era favorecido por la presencia de un promontorio al Este y de la ya nombrada isla de Thassapoulo en el Norte<sup>31</sup>: resultaba, de esta manera, bien protegido en cualquier condición atmosférica. El fondo permitía el anclaje<sup>32</sup>.



**Figura 190: Tasos, plano de la ciudad antigua con los dos puertos y el hipotético tercer puerto (Grandjean y Salviat, (2000), fig. 12.**

<sup>27</sup> Estas posesiones fueron devueltas a Tasos en el 446 a.C., tras el aumento del tributo.

<sup>28</sup> Th., IV.104-105

<sup>29</sup> X., HG., I.12

<sup>30</sup> Scyl., 67: “Frente a éstas está la isla de Tasos que tiene una ciudad y dos puertos, uno de los cuales está cerrado”. Trad. García Moreno y Gómez Espelosín) Otra referencia al puerto de Tasos se encuentra en D., In Policlem, 22. Una ley tasia del siglo V a.C. (425 a.C. – 400 a.C.) concerniente a las importaciones de vino parece sugerir que en esta época muchas naves – para capear los controles, fondeasen fuera de los puertos de la ciudad. En particular, se ordena que ninguna nave tasia importe vino dentro del área comprendida entre Athos y el cabo Paqueia (cerca de Enos, odierna Enez, Turquía) que, a ésta altura, Tasos había recuperado. IG XII, Suppl. 347, en Pleket, H.W. (1964), pp.8-9.

<sup>31</sup> Morton, J. (2001), p. 130.

<sup>32</sup> Greek Water Pilot, (1981), p.246.

## Las investigaciones

El complejo portuario de Tasos se encuentra actualmente bajo el puerto actual, en la parte norte de la isla (bahía de Panagia), por lo que resulta difícil remontarse a su aspecto en época arcaica y clásica<sup>33</sup>. De todas maneras y compatiblemente con el testimonio de Escílax, Tasos parece haberse aprovechado de dos puertos, de los que uno desempeñaba funciones comerciales y el otro militares (*Fig. 190*). El puerto militar, situado a SO, se encontraba “encerrado” por dos rompeolas con forma de L que definían una cuenca de 4.46 h<sup>34</sup>. El puerto comercial, protegido naturalmente por el promontorio Evraiokastro y artificialmente por un rompeolas erigido en el 500 a.C.<sup>35</sup>, se localizaba más a NE. Según las observaciones geológicas, el nivel del mar en la zona ocupada por el complejo portuario de Tasos se ha elevado de 2.5-2.8 m respecto al del siglo VI a.C.

### ***143. Tasos, el puerto comercial***

**Coordenadas:** 40°47'01.2"N/ 24°42'50.0"E

**Intervenciones:** muelle del siglo VI a.C./V a.C.

La única construcción encontrada en el puerto comercial (*Fig. 191*), excavado en 1993, fue un rompeolas en la parte septentrional del mismo y que tenía como fin proporcionar una protección adicional a la del promontorio Evraiokastro. La construcción se extendía en sentido E-O con un largo de 115 m. La extremidad tenía forma circular (diámetro de 20 m), lo que puede sugerir la existencia en este punto de una torre<sup>36</sup>.

El lado exterior estaba fortificado, mientras que la parte interior era probablemente utilizada como muelle. Los restos del rompeolas se pueden hoy en día observar a una profundidad de -1/-2 m bajo el nivel del agua (*Fig. 192*).

---

<sup>33</sup> Grandjean, Y. y Salviat, F. (2000), p. 53; Baika, K. en Blackman y Rankov (2014), p. 542.

<sup>34</sup> *Ibidem*. Con relativa bibliografía. Las fortificaciones del puerto, además, se conectaban con el circuito mural urbano.

<sup>35</sup> La edificación del rompeolas en cuestión es paralela a la de las murallas urbanas, con las que comparte el mismo sistema constructivo.

<sup>36</sup> Theodolou, T. (2015) dentro del proyecto Limenoscope: <[http://limenoscope.ntua.gr/show\\_port.cgi?lan=en&id=50](http://limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=en&id=50)> [28/01/2015]

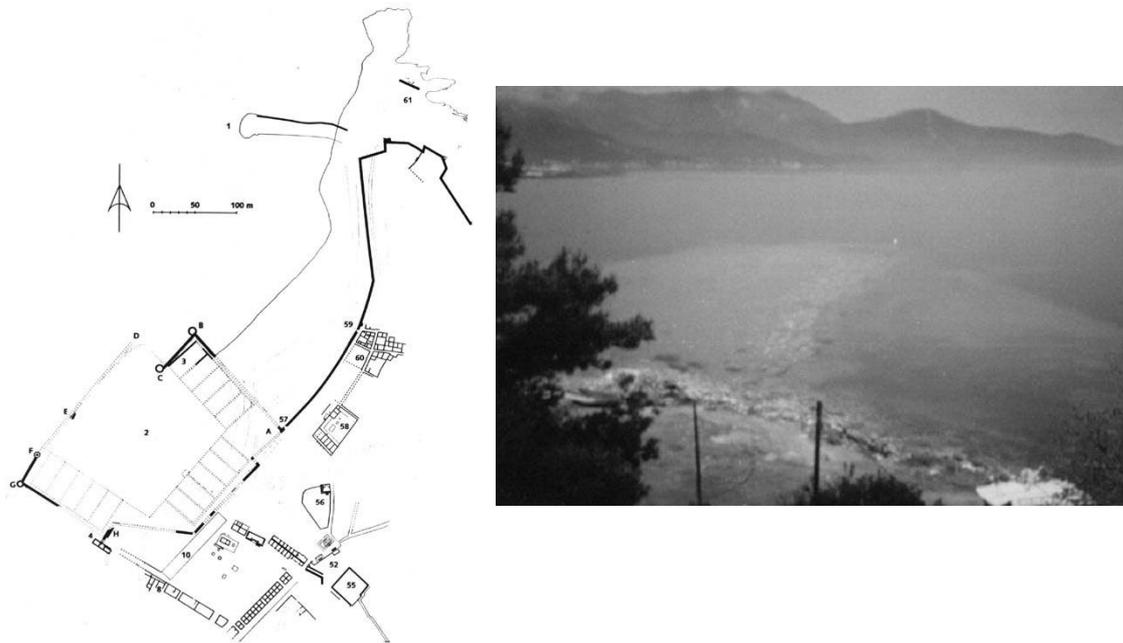


Figura 191: Plano de los dos puertos de Tasos, el comercial (en el Norte) y el militar (en el Sur). Simossi, A. (1994-5), p. 136.

### 144. Puerto militar

**Coordenadas:** 40°46'53.2"N/ 24°42'43.7"E

**Intervenciones:** rompeolas del siglo VI/V a.C., quizás un rompeolas de época anterior (VI siglo a.C.) y atarazanas del siglo V a.C.

Las excavaciones en el puerto “cerrado” de Tasos fueron llevadas a cabo entre el 1984 y el 1992 por la Prefectura de Antigüedades Subacuáticas de Grecia en colaboración con la escuela francesa de Atenas<sup>37</sup>. Durante las campañas se evidenció la forma cuadrilateral del puerto y su posición próxima al *agora*, con la que comunicaba a través de una puerta (*Fig. 193*). La primera fase del puerto está quizás constituida por una estructura de esquisto y mármol (siglo VI a.C.), que definía un área portuaria decididamente mayor respecto a la de época clásica. Sucesivamente y en correspondencia con los trabajos de fortificación urbana, fueron construidos dos rompeolas de 3 m de ancho que se conectaban directamente con el circuito mural y que compartían con él el sistema constructivo (bloques de mármol en la parte exterior, piedras de pequeñas dimensiones en el interior). Esta intervención, que estableció la

<sup>37</sup> Véase Simossi, A. y Empereur, J. I. (1990), (1991) y (1992).

cuenca que el puerto habría ocupado también en época posterior, se fecha a finales del siglo VI/inicio del V a.C., es decir en un momento anterior respecto a cuando se le pidió a la ciudad de destruir las murallas. A una tercera fase, pero de inicio de la época helenística, se remontarían las torres denominadas B, C y G<sup>38</sup>.

En el lado oriental del puerto las excavaciones han llevado a la luz los restos de una atarazana (precisamente de dos compartimentos) con dos fases de construcción: la primera (fase 1) del inicio del siglo V a.C.<sup>39</sup> y la segunda (fase 2) de la mitad del mismo siglo<sup>40</sup>. La capacidad global de estas atarazanas es un argumento todavía debatido, aunque la hipótesis que más éxito tiene es la que considera la existencia de tres edificios similares en los tres lados del puerto con cuatro compartimentos, cada uno de ellos pudiendo alojar 3 embarcaciones, para un total de 45 naves. Esta reconstrucción, sin embargo, parece no tener en cuenta el espacio reducido que habría existido entre las últimas rampas de las atarazanas E y S<sup>41</sup>.

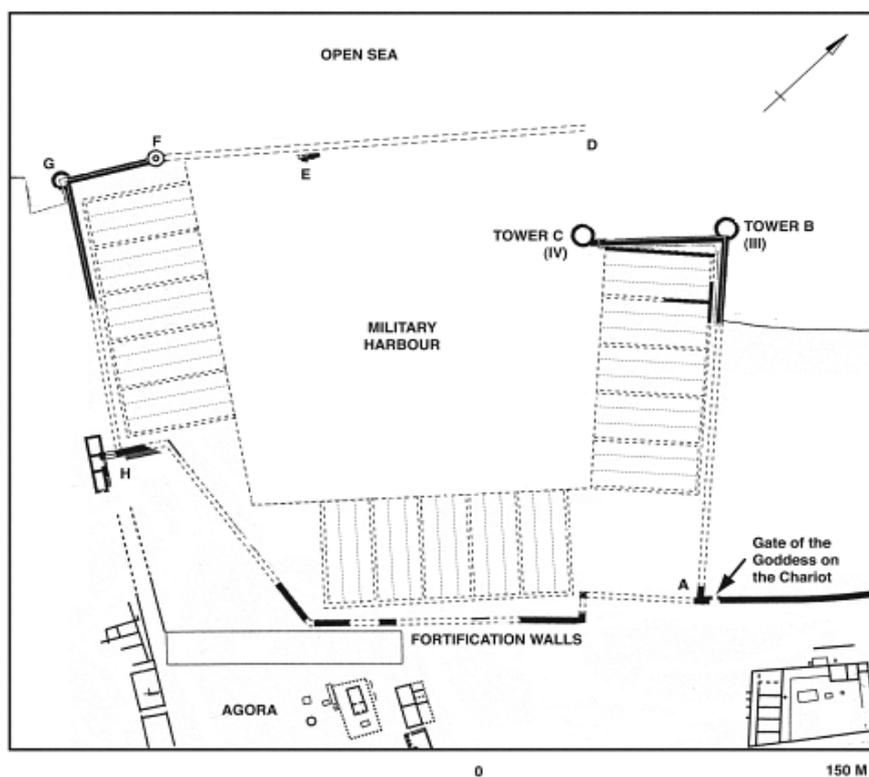


Figura 193: Tasos, hipótesis reconstructiva del puerto militar. En la figura están señaladas las atarazanas y las fortificaciones del puerto de los siglos VI – V a.C. Grandjean, Y. y Salviat, F. (2000), fig. 14.

<sup>38</sup> Esta datación presupone un problema, ya que si prescindimos de las construcciones de época helenística, el puerto resulta abierto y no “cerrado” (si como “cerrado” traducimos el κλειστός de Escílax).

<sup>39</sup> Esta primera construcción fue destruida quizás tras la derrota de 465 a.C. Simossi, A. y Empereur, J. Y (1994-5), p.148.

<sup>40</sup> *Ibidem*. Posterior a la victoria de Cimón sobre los tasios en el 463 a.C.

<sup>41</sup> Los arqueólogos han dicho que las nuevas excavaciones han proporcionado ulteriores datos acerca del sistema de las atarazanas. Estos datos se encuentran actualmente en proceso de publicación.

### **145. SAMOTRACIA (p)**

**Coordenadas:** 40°28.4'N / 25°28.1'E (ι)

**Características:** en las cercanías de un promontorio (ι)

**Intervenciones:**

**Fuentes:** Scyl. 67; Plut., Aem., 26; Ant. Itin.

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Tiverios 2008.

La isla de Samotracia ocupa una posición estratégica, debido a que se encuentra en la entrada de los Dardanelos y, por eso, fue poblada ya a partir del Neolítico. No existen referencias literarias de la fundación de época griega de la ciudad, aunque los autores posteriores la atribuyeron a los colonos de Samos, probablemente por una simple asonancia entre el nombre de las dos islas. Los datos arqueológicos hablan en favor de una coexistencia entre elementos jónicos y eolios en las primeras fases del sitio, fechadas no posteriormente al siglo VII a.C.<sup>42</sup>.

El papel de la isla fue el de enlazar las rutas entre Asia/Mar Egeo y la Tracia, siendo utilizada en muchas ocasiones como lugar de parada para marinos, comerciantes y viajeros<sup>43</sup>. La conexión que la isla tenía con las costas turcas es remarcada también a nivel literario en la *Ilíada*, en donde Homero proporciona al lector una imagen de Poseidón que, sentado sobre el monte más alto de Samotracia, observa el desarrollo de la guerra de Troya<sup>44</sup>.

Los primeros colonos se asentaron en el lado norte-occidental de la isla, que proporcionaba abundante agua potable, una rápida comunicación con las costas de la Tracia y un buen puerto<sup>45</sup>. La localización de este último no es segura, aunque pensamos que lo más probable es que se encontrase inmediatamente al Este del Cabo Akrotiri, en correspondencia de la hodierna Kamariotissa (*Fig. 194*). Es este un lugar naturalmente protegido por el promontorio, que le garantiza un discreto resguardo en presencia de todas las condiciones meteorológicas, con excepción de los vientos de SO; además es uno de los pocos puntos de la isla cuyo fondo permite echar el ancla (lo que bien encajaría con el testimonio, si bien de época posterior, de Plut., Aem., 26: «Γναῖος

---

<sup>42</sup> Tiverios, M. (2001), p. 111.

<sup>43</sup> Hom., Il., XIII. 10-14. La isla se encuentra citada en el Antonini Itinerarium: « In mare quod Traciam et Cretam interluit: [...] Samothracia » (“En el mar que separa Tracia de Creta se encuentra Samotracia” Trad. de la autora a partir de la versión en latín editada por Cuntz, O., 1990).

<sup>44</sup> Hom., Il., XIII.10-14.

<sup>45</sup> El puerto de la isla es mencionado por Scyl., 67: «Κατὰ ταῦτα Σαμοθράκη νῆσος καὶ λιμὴν» (“Y después de éstas la isla de Samotracia con su puerto” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

δὲ Ὀκτάβιος ὁ ναυαρχῶν Αἰμιλίῳ προσορμισάμενος τῇ Σαμοθράκῃ»<sup>46</sup>) y se localizaba a una distancia razonable de Palaiopoli, el centro habitado que presenta fases arcaica y clásica<sup>47</sup>.



**Figura 194:** El lado oriental de Cabo Akrotiri, probable lugar en el que se tiene que identificar el puerto de edad arcaica y clásica de Samotracia. Google Earth.

<sup>46</sup> Plu., Aem., 26: “Gneo Octavio, el jefe de la flota de Emilio, fondeó en Samotracia” (Trad. A. Pérez Jiménez y P. Ortiz). El fondo es capaz de retener el ancla, estando formado por arena y guijarros. Greek Water Pilot, (1981), p. 251.

<sup>47</sup> Tiverios, M. (2001), p. 112. No se excluye que existiese un lugar de desembarco también en Palaiopolis, como es señalado por De Graauw, A. (2014).

## 146. IMBROS (p)

**Coordenadas:** 40°13.86'N / 25°53.47'E

**Características:** en una bahía

**Intervenciones:** estructuras no fechadas

**Fuentes:** Hdt., VI.41; Th., VIII.102.

**Bibliografía:** Fredrich 1908; De Graauw 2014

Imbros es una isla montañosa que se encuentra a 15 millas NNO de los Dardanelos y a 18 SSE de la isla de Samotracia. En el siglo VI a.C. gravitó en la órbita persa<sup>48</sup> hasta que, en el 494 a.C. – durante la insurrección de los griegos de Asia - el general Milcíades desembarcó aquí<sup>49</sup> e Imbros fue poblada con clerucos atenienses<sup>50</sup>. Con excepción de algunas breves interrupciones, Imbros - desde entonces y hasta época romana - permaneció bajo el control ateniense, participando también en la liga delio ática<sup>51</sup>.

El centro principal se situaba a NE de la isla, en correspondencia al actual Kastron: en esta zona se localizaba también el llamado “puerto de los *clerucos*”, al que pertenecen una serie de estructuras (probablemente muelles) señaladas por Fredrich<sup>52</sup> y no claramente fechadas (*Fig. 195*).



**Figura 195:** La ensenada en donde se encontraba probablemente el puerto arcaico de Imbros, tal y como aparece hoy en día. Google Earth.

<sup>48</sup> Según Hdt. la isla fue sometida por el general persa Otanes. Véase Ruhl, B. (2010), p. 456.

<sup>49</sup> Hdt., VI. 41: «αὐτὸς μὲν δὴ Μιλτιάδης σὺν τῆσι τέσσαρσι τῶν νεῶν καταφεύγει ἐς Ἴμβρον» (“Milcíades, pues, con las cuatro de las naves se refugia en Imbros” Trad. Ramírez Trejo).

<sup>50</sup> La repoblación de Imbros se sitúa en una época posterior con respecto a la llegada de Milcíades y precisamente alrededor del 450 a.C.; el mismo destino tocó a la cercana Lemnos. En realidad, la historia de las dos islas muchas veces recorre caminos paralelos (véase Ruhl, B. 2010 con relativa bibliografía). De hecho, la segunda referencia que nos sugiere la presencia de un puerto en Imbros (ya que en ella se habla de naves llegadas a la isla) nombra otra vez ambos lugares: Th., VIII.102: «...ἀλλ' αἱ μὲν πλείους ἐπὶ τῆς Ἴμβρου καὶ Λήμνου διέφυγον...» (“Las naves en su mayor parte se refugiaron en Imbros y Lemnos”. Trad. Guzmán Guerra).

<sup>51</sup> *Ibidem*

<sup>52</sup> Fredrich, C. (1908)

## LEMNOS, isla de



**Figura 196:** Mapa de los puertos de Lemnos nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

La isla de Lemnos se sitúa en la parte NE del mar Egeo, a una distancia de aprox. 50 millas al Oeste de los Dardanelos y 38 al E de la península de Athos. En el ámbito de la navegación y de los comercios a larga distancia, Lemnos ejerció un papel fundamental ya a partir de la Edad de Bronce, como atestiguan los datos arqueológicos<sup>53</sup> y perpetran los relatos míticos<sup>54</sup>.

De hecho, bajo el punto de vista náutico, el tramo de mar alrededor de la isla se ve afectado por la corriente que sale del Bósforo y de los Dardanelos, pasa por el lado N y O de la isla y se dirige hacia SO. Las costas S y E de la isla están en cambio afectadas por una corriente mediterránea que se mueve a lo largo de la costa turca<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Marangou, C. (2002); Ficuciello, L. (2012) señala la presencia, en el territorio de Efestia, de un centro habitado del TE IIIA-B, p. 39.

<sup>54</sup> Homero registra actividades comerciales fenicias en el puerto de Lemnos (Il., XXIII, 741 y ss.). En este episodio de la *Ilíada* los fenicios donan al rey de Lemnos una cratera de plata de manufactura Sidonia que habían precedentemente expuesto en los puertos por ellos frecuentados. Apolonio Rodio (Arg., I.580-608) cuenta que los argonautas se pararon en Lemnos antes de seguir hacia el Mar Negro.

<sup>55</sup> Morton, J. (2001), p. 43; Marangou, C. (2002). En el Ant. Itin. Lemnos aparece nombrada entre las islas que separan la Tracia de Creta.

La isla ofrecía muchas más opciones de refugio con respecto a la cercana Imbros, aunque hay que señalar que existía una cierta dificultad en el acercamiento a sus puertos, como ha sido señalado por Fredrich<sup>56</sup>.

Las vicisitudes históricas de Lemnos coinciden aproximadamente con las de la cercana Imbros<sup>57</sup>, con la que la isla comparte la conquista por parte del general Milcíades y la instalación de una cleruquía ateniense.

A nivel geográfico, Lemnos se encuentra dividida físicamente en dos partes por dos profundas bahías (*Fig. 196*). Esta peculiaridad geofísica contribuyó al surgimiento de dos realidades políticas: Mirina e Hefestia, que ocupaban respectivamente el lado occidental y oriental de la isla<sup>58</sup>; de aquí que Lemnos, todavía al día de hoy, se conozca con el apelativo de *dipolis*, una epiclesis que acentúa la dicotomía que la caracteriza<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Es en Lemnos donde la flota de Luculo desembarca (Plut., Luc., XII. 2.4). En época arcaica y clásica la isla poseía dos ciudades, Mirina y Hefestia, como atestiguan bien los hallazgos arqueológicos, bien la información de que las dos ciudades pagaban – por separado – un tributo a Atenas (Hefestia de 1 talento y medio, Mirina de 3): Bernabò-Brea, L. en A.V. (1961), vol. IV, pp. 542-545. Por esto, no sabemos a qué puerto se refiere precisamente Escílax cuando en su periplo registra: « Κατὰ τὸν Μέλανα κόλπον Ἴμβρος ἐστὶ νῆσος καὶ πόλις, καὶ Λήμνος νῆσος καὶ λιμὴν » (“En el golfo Melas está la isla de Imbros con una ciudad y la isla de Lemnos con su puerto.” Trad. García Moreno y Gómez Espelósín). Fredrich, C. (1906), p. 252, nota 1. Por ejemplo a la entrada de Mirina había una roca poco visible en la entrada del puerto, que fue demolida sólo en los años ‘50. En el *Mediterranean Pilot* (1955, vol. IX, p. 483), además, se señalan dos bancos de arena en la trayectoria de entrada al puerto de Mirina.

<sup>57</sup> Th., VIII.2 (pasaje ya citado con respecto a Imbros).

<sup>58</sup> Las dos zonas son completamente diferentes también a nivel morfológico, siendo montañosa la parte occidental y llana la oriental.

<sup>59</sup> Ficuciello, L. (2010b)

### **147. MIRINA, Lemnos (p)**

**Coordenadas:** 39°52'41.0"N / 25°03'04.2"E

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

**Intervenciones:**

**Fuentes:**

**Bibliografía:** De Graauw 2014

Mirina se encuentra en la parte occidental de la isla y su puerto tuvo una utilización continua a lo largo de la historia. La morfología del puerto es caracterizada por la presencia de un amplio promontorio central, Kastro, que se proyecta hacia Occidente con una altura máxima de 116 m<sup>60</sup> (visible desde 45 km) y que crea a sus lados dos bahías aprovechables<sup>61</sup> (*Fig. 197*). Kastro es además fácilmente reconocible, ya que está formado por rocas de color marrón oscuro/gris que contrastan con la arena clara y la arcilla de las dos ensenadas<sup>62</sup> (*Fig. 198*).



**Figura 197: El promontorio de Kastro y las dos cuencas portuarias de Mirina. Imagen de Google Earth modificada por la autora.**



**Figura 197: El Monte Athos visto desde el promontorio de Kastro. Marangou, C. (2002), fig.4.**

<sup>60</sup> Admiralty Chart (1998).

<sup>61</sup> Ambas bahías eran utilizables con fines portuarios, según los vientos y las temporadas. Morton, J. (2001), p. 124.

<sup>62</sup> Marangou, C. (2002).

### **148. HEFESTIA, Lemnos**

**Coordenadas:** 39°57'34.9"N / 25°19'33.9"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio (doble puerto) / en una bahía profunda (puerto oriental)

**Intervenciones:** rompeolas (no fechado)

**Fuentes:**

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Lehman-Hartleben 1923; Theodolou 2015.

En el lado oriental de la isla se encontraba el centro de Hefestia, situada en el golfo de Pourniá. El área habitada surgía sobre un promontorio<sup>63</sup>, a los lados del cual existían dos bahías utilizables con fines portuarios. La ensenada oriental, con una entrada más estrecha (39°57'34.9"N/ 25°19'33.9"E), estaba mejor protegida del *meltemi*; la occidental (39°57'48.1"N/ 25°18'51.6"E) se quedaba parcialmente abierta a los vientos septentrionales, pero proporcionaba un buen reparo y la posibilidad de fondear. En el puerto O ha sido señalada la presencia de un rompeolas de edad “antigua”, pero no claramente fechado ni investigado<sup>64</sup> (Fig. 198).



**Figura 198:** El promontorio de Hefestia con las dos áreas portuarias. La mejor protegida naturalmente se encontraba en el lado Este. En el lado occidental se construyó un rompeolas que resulta visible en la foto del satélite. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

<sup>63</sup> Ficuciello, L. (2012a).

<sup>64</sup> Lehman-Hartleben, K. (1923); Theodolou, T. (2015).

### ***Otras estructuras (no fechadas)***

A lo largo de la isla de Lemnos han sido señaladas, pero no investigadas, otras estructuras portuarias, localizadas en: Sotiras (golfo de Pournià, 40°00'52.7"N/25°22'01.2"E, muelle), Neftina (golfo de Pournià 39°59'15.7"/N 25°21'06.7"E, muelle) y en la bahía de Thanos (39°50'24.9"N/25°03'57.0"E, estructura no identificada)<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Las tres estructuras se encuentran señaladas en la página web del proyecto de Theodolou, T. (2015): <[http://limenoscope.ntua.gr/show\\_all.cgi?lan=en](http://limenoscope.ntua.gr/show_all.cgi?lan=en)> [29/01/2015]. También figuran en el catálogo de De Graauw, A. (2014).

*LESBOS, isla de*



Figura 199: Mapa de la isla de Lesbos con ubicación de los lugares nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

### **149. ANTISA, Lesbos (p)**

**Coordenadas:** 39°17'16.6"N/26°01'19.7"E

**Características:** en las cercanías de un promontorio (¿dos puertos?)

**Intervenciones:** muelle (¿arcaico?)/ conectado con el cinturón mural

**Fuentes literarias:** Str., XIII.2.4

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Koldewey 1890; Lehmann – Hartleben 1923; Theodolou y Kourtzellis 2011; Theodolou 2008; Theodolou 2015.

La antigua Antisa surgía encima de un promontorio rocoso conocido hoy como Ovriokastro, en la parte NO de la isla de Lesbos<sup>66</sup>, que - según Estrabón - tenía originariamente naturaleza insular. Apoyó a los de Mitilene durante su rebelión en 428 a.C., pero fue sucesivamente recuperada por los atenienses<sup>67</sup>. A pesar de que no queden testimonios literarios a partir de los que se pueda suponer la presencia de un puerto activo entre los siglos IX-IV a.C.<sup>68</sup>, las investigaciones han puesto en evidencia la existencia de estructuras relacionadas con él. Las primeras observaciones en el área se deben a Koldewey que a finales del siglo XIX individuó un rompeolas en la cuenca oriental del promontorio<sup>69</sup> (*Fig. 200*). Indagaciones recientes han permitido descubrir que la estructura en cuestión es de hecho una formación rocosa natural, reforzada artificialmente en su extremo norte y ampliada hacia el noreste a través de bloques líticos irregulares (*Fig. 201*). En la parte inicial dicho espigón parece conectarse con las fortificaciones arcaicas, lo que ha llevado a algunos autores a adscribirlo al listado de los “puertos cerrados” griegos<sup>70</sup>.

En los últimos años han sido emprendidos trabajos de prospección subacuática también al Este de Antisa, en la localidad Kalo Limani (o Tsamour Limani): aquí se ha detectado

---

<sup>66</sup> Str., I. III.18 y ss. (citación de Myrsilo). Tradición compartida por Ov., Met., XV.287. Estrabón refiere que antiguamente la isla de Lesbos se llamaba “Issa”, por lo que Antisa tomó su nombre por el hecho de encontrarse frente a ella, según el modelo atestiguado en otros casos (ej. Antifello, Antifaro, Anticitera, etc.). Ste. Byz., s.v. Issa narra que Issa era una ciudad de Lesbos.

<sup>67</sup> Th., III.18 y 28.

<sup>68</sup> No hay referencias a puertos de Antisa ni a barcos en llegada/salida en Hom., Hdt., Th. y X. Esciflax menciona la ciudad, pero no su puerto. La primera referencia explícita se encuentra en Str., XIII.2.4 («Ἀντισσα δ' ἐφεξῆς ἐστὶ τῷ Σιγρίῳ πόλις ἔχουσα λιμένα») “Antisa, que tiene un puerto, es la ciudad que viene a continuación de Sigrio”. Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

<sup>69</sup> Koldewey, R. (1890), Tav. 6

<sup>70</sup> Si por “puerto cerrado” se entiende un puerto cuyo espigón derivaba de la prolongación de la muralla. Theodolou, T. y Kourtzellis, Y. (2011) sugieren la posibilidad de que – si los datos observados se vieran confirmados por las excavaciones – podríamos estar en presencia del más antiguo “puerto cerrado” del Egeo. Sin embargo en las publicaciones publicadas actualmente la fortificación del puerto se contextualiza genéricamente en la edad arcaica, sin ulteriores aclaraciones cronológicas. En el proyecto Limenoscope (Theodolou, T. 2015) el periodo de prosperidad del puerto de Antisa resulta partir del siglo IV a.C., mientras que en Lehmann-Hartleben, K. (1923), p. 75 las estructuras se atribuyen al siglo V a.C.

un rompeolas que enmarcaba un área interpretada como posible segundo puerto del asentamiento<sup>71</sup> (Fig. 202).

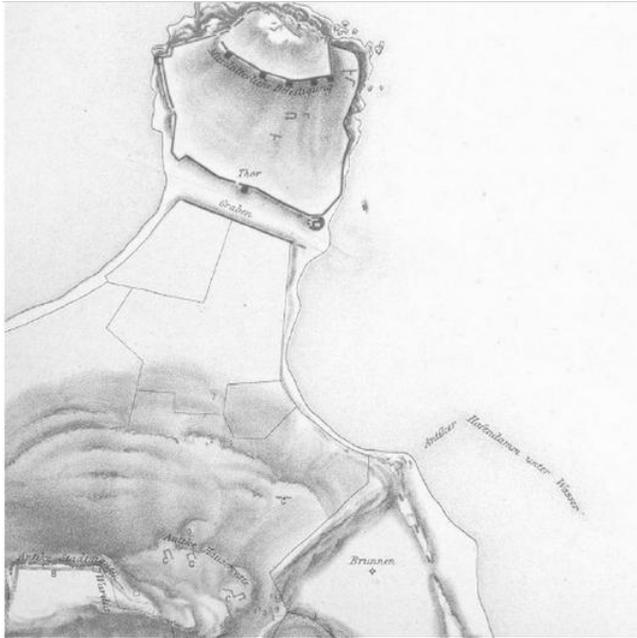


Figura 200: Mapa topográfico de Antisa con indicación de la posición del rompeolas. Koldewey, R. (1890).

Figura 201: Restos del muelle del puerto de Antisa. Theodolou, T. (2015).



Figura 202: Kaloï Limani. En la parte oriental del promontorio son visibles los restos del rompeolas antiguo que encerraba la cuenca portuaria. Google Earth.

<sup>71</sup> Las investigaciones se encuentran en la fase inicial y no se ha establecido todavía la cronología de la estructura. Sin embargo puede ser que el área de Kaloï Limani fuese utilizada como puerto comercial, mientras que el puerto en las laderas de Antissa, incluido dentro de las fortificaciones, funcionase como puerto militar. Theodolou, T. (2008).

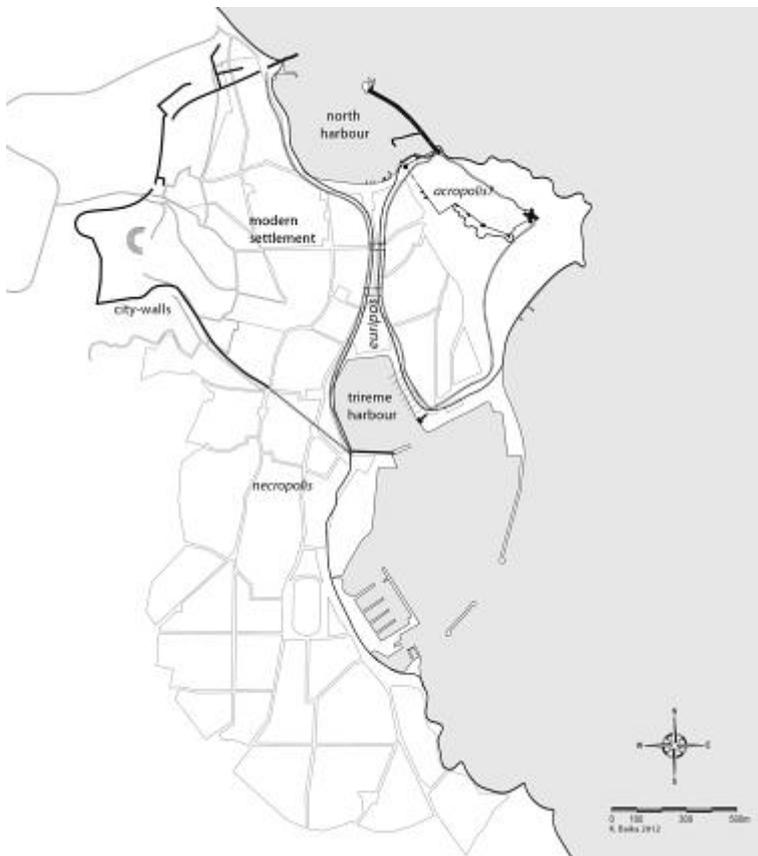
## **MITILENE, Lesbos (p)**

**Características:** en la cercanía de un pequeño islote (puerto doble)

**Fuentes:** Th., III. 2-3 y VIII.23; X., HG., I.6.16-21; Scyl., 97; D.S., XIII.77.4 y 78.3; Lucio, Act. Ap. XX.14; Arr., An., II.2; Theoc., 7.

**Bibliografía:** Acheilara 1998; Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Koldewey 1890; Kourtzellis 2013a.

La ciudad de Mitilene fue originariamente construida sobre una pequeña isla separada del continente por el estrecho de Euripo, un canal natural de largo 780 m y ancho 30 que conectaba también los dos puertos de la ciudad: el septentrional (función comercial) y el meridional (militar)<sup>72</sup> (Figs. 203 y 204). La primera referencia literaria al canal del Euripo se remonta a los acontecimientos de la guerra del Peloponeso y, en particular, al



episodio conocido como “defección de Mitilene” (428 a.C.)<sup>73</sup>. Mitilene, queriendo salir de la liga ateniense, encontró el apoyo de las ciudades lesbias y eólicas de Asia Menor: el intento de desertión desembocó en una expedición contra la ciudad, dado que los atenienses no podían permitirse la pérdida de un aliado tan importante y con una flota tan

**Figura 203: Plano del sistema portuario de Mitilene. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), fig.**

<sup>72</sup> La existencia de dos puertos es atestiguada también por Scyl., 97: «Μιτυλήνεν λιμένας ἔχουσιν δύο» («...Mitilene con sus dos puertos...» Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

<sup>73</sup> Th., III.2: « μετὰ δὲ τὴν ἐσβολὴν τῶν Πελοποννησίων εὐθὺς Λέσβος πλὴν Μηθύμνης ἀπέστη ἀπ’ Ἀθηναίων, βουλευθέντες μὲν καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, ἀλλ’ οἱ Λακεδαιμόνιοι οὐ προσεδέξαντο, ἀναγκασθέντες δὲ καὶ ταύτην τὴν ἀπόστασιν πρότερον ἢ διενεοῦντο ποιήσασθαι. τῶν τε γὰρ λιμένων τὴν χῶσιν καὶ τειχῶν οἰκοδόμησιν καὶ νεῶν ποίησιν ἐπέμενον τελεσθῆναι, καὶ ὅσα ἐκ τοῦ Πόντου ἔδει ἀφικέσθαι, τοξότας τε καὶ σῆτον, καὶ ἅ μεταπεμπόμενοι ἦσαν» («Inmediatamente después de esta invasión de los peloponesios, la isla de Lesbos (salvo Metimna) hizo defección de los atenienses. Los lesbios lo habían querido hacer antes de la guerra, pero los lacedemonios no los habían acogido en su alianza. Y ahora se vieron obligados a llevar a cabo esta defección antes de lo que habían proyectado, ya que aguardaban a completar los diques de los puertos, la construcción de las murallas y la fabricación de naves, así como a recibir lo que debía llegarles desde el Ponto: arqueros, trigo y todo lo que habían solicitado». Trad. Guzmán Guerra).

poderosa<sup>74</sup>. Las consecuencias de las derrotas obligaron a Mitilene a la destrucción de las murallas y la entrega de la flota<sup>75</sup>. Otro evento que tuvo lugar en el Euripo es contado por Jenofonte, quien refiere que en 406 a.C. el estrecho fue atestado por las naves lacedemonias y atenienses<sup>76</sup>.



**Figura 204: Foto de satélite del área de Mitilene en donde se pueden apreciar los dos puertos de la ciudad antigua tal y como aparecen a día de hoy (compárese con la fig. 203). Google Earth.**

<sup>74</sup> La isla de Lesbos había suministrado a los atenienses, en ocasión de la batalla de Lada contra los persas, 70 trirremes. Hdt., VI.8.

<sup>75</sup> En el de Tucídides (II.2-3) la ciudad de Mitilene parece implicada, en el momento anterior a la expedición ateniense, en la fortificación de la ciudad y a completar la edificación de los espigones protectores. Estas obras no estaban todavía del todo acabadas a la llegada de los atenienses.

<sup>76</sup> X., HG., I.6.16-21.

## **150. Mitilene, puerto meridional (militar)**

**Coordenadas:** 39°05'57.3"N / 26°33'39.6"E

**Intervenciones:** rompeolas, incluido en el cinturón mural, atarazanas (¿)

Si bien en muchas ocasiones se habla de la presencia de dos puertos en Mitilene, la única referencia explícita al puerto meridional militar es de Estrabón<sup>77</sup> que nombra un “puerto para las trirremes”. Dicho puerto no se ha investigado en profundidad debido al hecho de la existencia de la ciudad moderna y a la parcial colmatación de la cuenca (Fig. 205). A finales del siglo XIX Koldewey había individuado algunas estructuras, sugiriendo que perteneciesen al puerto, pero sus propuestas fueron rechazadas por Lehman-Hartleben<sup>78</sup>. En 1973 fue excavado un tramo de 33 m del recinto mural y se descubrió que éste encerraba el puerto, terminando con una torre rectangular (de 11 m de longitud) situada justo en correspondencia con la entrada de la cuenca. De las estructuras portuarias antiguas se han individuado hoy sólo el rompeolas meridional (Christouyemon Street) y un faro (Fanari)<sup>79</sup>.

Seguramente este puerto alojaba, por lo menos en parte, las atarazanas necesarias para la internada de la flota. Recientemente han sido publicados los resultados de algunas excavaciones durante las que se habrían llevado a la luz muros paralelos en el lado oriental de la cuenca<sup>80</sup>. De acuerdo con los hallazgos, la cronología de la estructura



**Figura 205:** Foto del puerto militar de Mitilene tal y como aparece hoy en día. Los restos del rompeolas y del faro han sido encontrados por debajo del rompeolas moderno. Theodolou, T. (2015).

parece de época helenística. Sin embargo algún tipo de atarazana tuvo que existir ya en el siglo V a.C. para proveer a los 70 trirremes con los que Lesbos participó en la rebelión jónica<sup>81</sup>.

## **151. Mitilene, puerto**

<sup>77</sup> Str., XIII.2.2

<sup>78</sup> Koldewey, R. (1890), p. 8. Contra: Lehman-Hartleben, K. (1923), p. 83.

<sup>79</sup> Kourtzellis, Y. (2013a), p. 47.

<sup>80</sup> Acheilara, L. (1998).

<sup>81</sup> Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 576.

### ***septentrional (comercial)***

**Coordenadas:** 39°06'47.3"N/ 26°33'23.1"E

**Intervenciones:** muelles, incluido en el cinturón mural, atarazanas (¿)

El puerto comercial es llamado “Mega” por Estrabòn y “Maloenta” por Aristóteles. Hasta tiempos relativamente recientes fue además conocido como “Emborikos”, como ulterior confirmación de su función comercial<sup>82</sup>. El puerto estaba probablemente activo ya a partir de los siglos VIII-VII a.C., cuando Mitilene conoció un gran desarrollo que la llevó a fundar colonias y a incrementar los comercios con las costas del Asia Menor. Sin embargo, las estructuras que a día de hoy se conocen son posteriores: se trata de dos rompeolas (el meridional es largo 250-260 m y ancho 7.5 m, el septentrional 75-100 x



Figura 206: Restos del rompeolas septentrional. Theodolou, T. (2015).

8.5) que protegían la cuenca dejando una abertura de aprox. de 100 m<sup>83</sup> (Figs. 206 y 207). Koldewey intentó atribuir también estas estructuras a la segunda mitad del siglo V a.C., basándose en un testimonio de Tucídides<sup>84</sup>. A pesar de las referencias literarias, las investigaciones arqueológicas tienden a fechar este sistema en el siglo IV a.C. Las fortificaciones de la ciudad llegaban a incluir también la cuenca comercial, cuyos espigones fueron reforzados exteriormente para resistir al fuerte oleaje provocado por los vientos septentrionales (en el lado interior estas estructuras actuaban como muelles).

Probablemente los dos espigones no fueron las primeras obras del puerto, si no que

<sup>82</sup> Kourtzellis, Y. (2013b), p.11

<sup>83</sup> Kourtzellis, Y. (2013b), p. 11

<sup>84</sup> Koldewey, R. (1890). Th., II.2-3.

existían otras estructuras ya en época anterior y que fueron sustituidas (¿a consecuencia de su destrucción?) para alargar el espacio de la cuenca<sup>85</sup> (Fig. 208). Es posible que parte de las naves de guerra fuesen alojadas también en este puerto, como ha sugerido Koldewey<sup>86</sup>. La cuenca del puerto comercial empezó a colmatarse ya en los primeros siglos d.C.<sup>87</sup>.



**Figura 207: Mitilene, puerto comercial. En la parte alta de la derecha resulta visible el perfil del rompeolas oriental del puerto Theodolou, T. (2015).**



**Fig. 208: Foto de satélite del puerto septentrional de Mitilene. En la parte interior del rompeolas oriental es posible ver otra estructura, quizás atribuible a una época precedente. Google Earth.**

<sup>85</sup> Un tercer espigón es visible en las fotos del satélite, en la parte interior del rompeolas oriental.

<sup>86</sup> Koldewey, R. (1890), p. 8.

<sup>87</sup> Kourtzellis, Y. (2013b), p. 14

## 152. PIRRA, Lesbos (p)

**Coordenadas:** 39°09'27.0"N / 26°17'06.0"E

**Características:** en una bahía / en la cercanía de la desembocadura de un curso de agua

**Intervenciones:** atarazanas (ζ)

**Fuentes:** Th., VIII.23; Scyl. 97; Str., XIII.2.4

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Theodolou 2015.

Pirra se encuentra dentro del Golfo de Kalloni, una amplia bahía estrecha situada en la parte meridional de la isla de Lesbos. En general, todo el golfo es un buen reparo contra los vientos y proporciona la posibilidad de fondear, ya que su fondo mide entre 5 y 7 metros, es de barro y agarra fácilmente las anclas.

Durante la guerra del Peloponeso, Pirra apoyó la tentativa de desertión de Mitilene. En el 412 a.C. es en el puerto de Pirra que Astióco, ναύαρχος espartano, llega antes de dirigirse hacia Ereso («καὶ ἀφικνεῖται ἐς τὴν Πύρραν, ἐκεῖθεν δὲ τῇ ὑστεραίᾳ ἐς Ἐρεσον»<sup>88</sup>). En el I siglo a.C. el centro de Pirra estaba en ruinas, pero su puerto seguía siendo utilizado<sup>89</sup>.



Figura 209: Mapa del antiguo Pirra en donde se señala la posición de las posibles atarazanas. Koldewey, R. (1890).

Restos de una estructura cerca del mar (20x6.5 m) han sido señalados a finales del siglo XX por Koldewey y observados por Kontis en los años '70<sup>90</sup> (Fig. 209). Los cambios sufridos por la zona han dificultado la identificación de la

estructura, que – sin embargo – se encuentra insertada dentro del catálogo de Blackman y Rankov entre los “posibles shipsheds”<sup>91</sup>.

<sup>88</sup> Th., VIII.23: “Astióco llegó primero a Pirra, y desde allí llegó a Ereso al día siguiente” (Trad. F. Rodríguez Adrados). El puerto de Pirra se encuentra también en Scyl., 97: «...Πύρραν καὶ λιμένα...» (“... Pirra y su puerto..” Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

<sup>89</sup> Str., XIII.2.4: «ἡ δὲ Πύρρα κατέστραπται, τὸ δὲ προάστειον οἰκεῖται καὶ ἔχει λιμένα, ὅθενεις Μιτυλήνην ὑπέρβασις σταδίων ὀγδοήκοντα» (“Pirra está en ruinas pero el suburbio está habitado y tiene un puerto desde el cual hay un paso por las montañas de ochenta estadios hasta Mitilene”. Trad. J. Torres Esbarranch). En el siglo I d.C. Plinio (N.H., V.139) refiere que Pyrrha había sido “tragada por el mar”, lo que sugiere una sedimentación masiva del área y un cambio notable en su apariencia, debido a la presencia en las cercanías de un curso de agua.

<sup>90</sup> Koldewey, R. (1890), p. 27. Restos registrados también en el catálogo de Lehman-Hartleben, K. (1923). Kontis, I.D. (1977).

<sup>91</sup> Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 578. Las atarazanas de Pirra se encuentran señaladas también en Theodolou, T. (2015) <[http://limenoscope.ntua.gr/show\\_port.cgi?lan=en&id=81](http://limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=en&id=81)> (en la ficha relativa se registra la

### 153. ERESO, Lesbos (p)

**Coordenadas:** 39°07'49.0"N / 25°56'02.0"E

**Características:** protegido por un islote en alta mar

**Intervenciones:** espigón (siglo IV a.C.?)

**Fuentes:**

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Theodolou 2008 y 2010.

Ereso se sitúa en la parte suroccidental de la costa lesbia. El puerto, en el que llegó Astioco después de haber salido de Pirra<sup>92</sup>, ha sido indagado por la Prefectura de Antigüedades Subacuáticas en los años 2007/2008 y conserva un espigón antiguo (probablemente del siglo IV a.C.) del que la mitad norte-oriental se ha utilizado como base para la construcción del puerto moderno (*Fig. 210*). Éste, en contraste con el puerto de edad antigua que tenía la entrada en el SE, tiene acceso en el NO. El rompeolas presenta la misma técnica constructiva que los de Mitilene y Metimna, con la única excepción del nivel de esbozado de los bloques utilizados, que no están bien trabajados como los de los puertos antes mencionados (lo que podría tener implicaciones relevantes desde el punto de vista cronológico). El rompeolas tenía su punto de partida directamente en la playa, acabándose en correspondencia con un

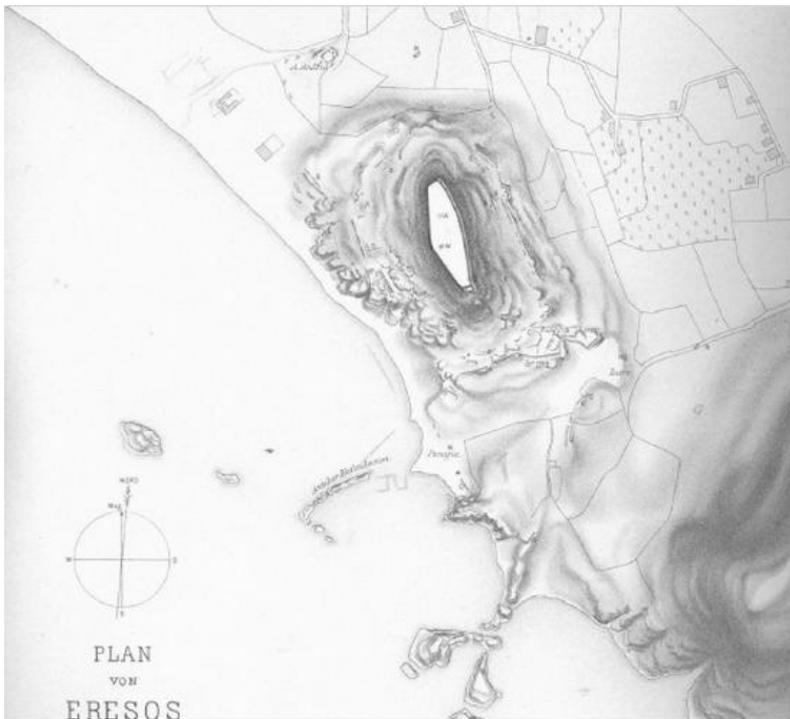


Figura 210: Mapa el puerto de Ereso con indicación de las estructuras antiguas. Koldewey, R. (1890).

pequeño islote natural<sup>93</sup> (*Fig. 211*).

El puerto de Ereso no parece haber sido “cerrado”, en el sentido que la única estructura era probablemente este rompeolas que era utilizado por las embarcaciones comerciales a ambos lados, según los vientos presentes<sup>94</sup>.

presencia de un rompeolas y se fecha el periodo de construcción de las estructuras en el siglo IV a.C.) y De Graauw, A. (2014).

<sup>92</sup> Th., VIII.23.

<sup>93</sup> Theodolou, T. (2008)

<sup>94</sup> Theodolou, T. (2010).



**Figura 211: Foto aérea del puerto de Ereso. Por debajo del agua se puede intuir el recorrido del antiguo rompeolas. Mirando justo hacia la izquierda se reconoce el pequeño puerto de los pescadores utilizado hoy en día. Theodolou, T. (2015).**

## **154. METIMNA, Lesbos (p)**

**Coordenadas:** 39°21'57.9"N / 26°10'12.6"E

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

**Intervenciones:** dos espigones/muelles (siglo IV a.C.) de extensión del circuito mural urbano

**Fuentes:** X., HG., I.2.12

**Bibliografía:** De Graauw 2014; Koldwey 1890; Theodolou 2008.

Metimna se encuentra en la costa NO de Lesbos y tiene un puerto excelente a lo largo del año, protegido en el Norte por el cabo Molyvos<sup>95</sup>. El sitio presenta fortificaciones de época arcaica que englobaban el puerto dentro del sistema defensivo de la *polis*<sup>96</sup>. Metimna mantuvo un vibrante antagonismo con Mitilene, por lo que no se coaligó con las otras ciudades lesbias durante la defección del 427 a.C., y esto le valió la exención de las severas sanciones de las que fue víctima Mitilene<sup>97</sup>.

La presencia de estructuras en el puerto de Metimna había sido señalada por Koldewey<sup>98</sup> y las relativas investigaciones se han llevado a cabo entre el 2007 y 2008<sup>99</sup> (*Fig. 212*). La cuenca del puerto clásico (que se encontraba en el lado meridional del promontorio) tenía forma trapezoidal, definida por la presencia de dos espigones construidos en el siglo IV a.C. La orientación de los mismos resulta diferente con respecto a la del puerto actual, ya que la entrada se situaba en el SO y no en el NO, como a día de hoy. El sistema constructivo de los espigones se inspiraba en el del puerto de Mitilene, siendo la parte exterior fortificada y la interior utilizada como muelle<sup>100</sup>. El tamaño de los espigones (ancho de 6 m) hace posible pensar que sustentasen un muelle defensivo, extensión en el mar del circuito urbano<sup>101</sup>.

Es posible que se utilizase también con fines portuarios el lado septentrional de la península.

---

<sup>95</sup> Existe la posibilidad de fondear en el puerto, como es atestiguado también por X., HG., I.2.12: « ὁρμοῦντες δὲ ἐν Μηθύμνῃ τῆς Λέσβου εἶδον παραπλευούσας ἐξ Ἐφέσου τὰς Συρακοσίας ναῦς πέντε καὶ εἴκοσι » “Cuando estaban anclados en Metimna de Lesbos vieron pasar delante a las veinticinco naves siracusanas de Éfeso” Trad. Guntiñas Tuñón).

<sup>96</sup> Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 210. Frederiksen, R. (2011).

<sup>97</sup> Th., III.2.18 y III.50. Por lo tanto, Metimna pudo mantener su flota posteriormente al episodio y siguió teniendo el privilegio de contribuir a la liga proporcionando contingentes navales en lugar del pago de un tributo. Th., VI. 85 y VII.57.

<sup>98</sup> Koldewey, R. (1890).

<sup>99</sup> Bajo la iniciativa de la Prefectura de antigüedades subacuáticas. Theodolou, T. (2008)

<sup>100</sup> Hallazgo de un pilote de amarre. Theodolou, T. (2008).

<sup>101</sup> Theodolou, T. (2008).



Figura 212: Plano de Metimna realizado por Koldewey en donde se señala la presencia de estructuras portuarias en el lado meridional del promontorio. Koldewey, R. (1890).

### 155. PSIRIA

**Coordenadas:** 38°33'19.1"N /25°33'44.0"E

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

**Intervenciones:** rompeolas (no fechado)

**Fuentes literarias:** Hom., Od., III, 171

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

La isla de Psiria se encuentra prácticamente en el centro del Mar Egeo, protegida - en el lado occidental - por Antipsara. Su posición, relativamente aislada, hacía de ella un puente en las comunicaciones entre EO y NS. Psiria aparece nombrada en la Odisea («νήσου ἔπι Ψυρίης, αὐτήν ἐπ' ἀριστερ' ἔχοντες...»<sup>102</sup>) y su puerto se colocaba en el O, en una ensenada formada por la presencia de un promontorio en el lado S y ulteriormente resguardada por los islotes de Hagios Nicolaos, Prionas y Daskaleio. Aquí, entre Daskaleio y Arxontiki, Lehman-Hartleben señala la presencia de un rompeolas antiguo construido probablemente para aislar la cuenca de la acción de los vientos septentrionales (*Fig. 213*). La datación de la estructura no está especificada<sup>103</sup>.



**Figura 213:** Área del puerto de Psiria con indicación de la zona en donde han sido encontrados los restos de un probable rompeolas de época antigua. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

<sup>102</sup> Hom., Od., III, 171: "...dejando a la izquierda sus costas con rumbo al islote de Psiria..." (Trad. J. M. Pabón).

<sup>103</sup> Lehmann-Hartleben (1923), K.

## Quíos, isla de

Quíos se encuentra separada geográficamente del Asia Menor por el homónimo estrecho. La mayoría de la isla está compuesta por rocas calcáreas accidentadas que alcanzan su máxima altura en el monte Profitis Ilias (antiguo Pellinaon, 1293 m x 135 km de visibilidad) y descienden abruptamente hacia el mar (*Fig. 214*).

La presencia de estos acantilados y de fuertes corrientes hace que la navegación a lo largo del Estrecho de Quíos se revele particularmente peligrosa. En cuanto a las rocas, el *Mediterranean Pilot* señala la presencia - en correspondencia con la costa asiática - de una en Kumuthi y una en Cabo Blanco (antiguo Argennon), mientras que cerca de Quíos existe otro punto peligroso frente a Argennon, en Cabo Hagia Helena<sup>104</sup>. También cerca del Cabo Mestiko se destaca la presencia de “corrientes inciertas”<sup>105</sup>. Las corrientes que fluyen en el estrecho se dirigen hacia el norte o el sur<sup>106</sup> y su intensidad es bastante fuerte, tanto como para hacer prácticamente imposible – sobre todo con los vientos - la navegación en dirección contraria.



**Figura 214: Ubicación dentro de la isla de Quíos de los puertos nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).**

De la dificultad de la navegación en este tramo de costa nos queda un precioso testimonio en Tucídides, en donde se relata cómo la flota ateniense perdió algunas de sus naves en este punto en el 422/1 a.C., mientras que las embarcaciones de Quíos, guiadas por marineros que bien conocían los cambios repentinos del tiempo, lograron salvarse<sup>107</sup>.

<sup>104</sup> *Mediterranean Pilot IV*: Kumuthi (p.405), Cabo Blanco (p. 391) y Cabo Hagia Helena (p. 339).

<sup>105</sup> *Mediterranean Pilot IV*, p. 395.

<sup>106</sup> Se trata de dos corrientes: la corriente que procede del Sur, que pasa por ambos lados de Samos y sube por la costa de Asia Menor y la corriente que procede del Norte y que se origina en el Helesponto. En el estrecho de Quíos puede prevalecer la una o la otra, según la temporada y la presencia o la fuerza de los vientos dominantes. *Mediterranean Pilot IV*, p. 400.

<sup>107</sup> Th., VIII.34.

### **156. EMBORIO, Quíos**

**Coordenadas:** 38°11'08.3"N / 26°01'58.0"E

**Características:** en una bahía profunda

**Intervenciones:**

**Fuentes literarias:**

**Bibliografía:** Boardman 1987.

El puerto de Emborio, en la isla de Quíos, fue probablemente frecuentado entre los siglos VIII-VI a.C.; era éste un puerto completamente natural, protegido a los dos lados por cabos y que presentaba en el área central una playa de guijarros (*Fig. 215*). El centro habitado, asentado a poca distancia de la costa sobre una colina de 240 m de altura, controlaba visualmente el puerto.

Testimonios de la frecuentación del lugar proceden del área del santuario, en el que se han encontrado numerosas importaciones y dedicaciones que – según Boardman – serían atribuibles a navegantes que entraban en el estrecho por el Sur y que esperaban aquí las condiciones propicias para cruzarlo<sup>108</sup>.



**Figura 215: La profunda ensenada que alojaba el puerto natural de Emborio. Google Earth.**

<sup>108</sup> Boardman, J. (1987), p. 249.

## **157. CAUCASA, Quiós**

**Coordenadas:**

**Características:**

**Intervenciones:**

**Fuentes literarias:** Hdt., V. 33

**Bibliografía:**

Es una localidad no identificada de la isla de Quiós. Este lugar es nombrado sólo por Heródoto que refiere que Megabates hizo parar aquí sus naves en espera de un viento del Norte que les consintiese proseguir hacia Naxos («ἐπίτεδὲ ἐγένετο ἐν Χίῳ, ἔσχε τὰς νέας ἐς Καύκασα, ὡς ἐνθεῦτεν βορρῆ ἀνέμῳ ἐστὴν Νάξον διαβάλοι»<sup>109</sup>).

---

<sup>109</sup> Hdt., V. 33. En cuanto a su localización se señalan diferentes opiniones: en el comentario a la versión inglesa de Hdt. traducida por Godley, A.D. (1920) se puntualiza que Caucasa es “evidently a harbor on the S.W. coast of Chios”; en la Encyclopedia Perseus –disponible online – se lee “Caucasa, on the S.E. coast of Chios”; finalmente en la RE, en el Barrington Atlas y en Kalcyk, Hansjörg (“Caucasa.” Brill’s New Pauly. Antiquity volumes edited by: Hubert Cancik and Helmuth Schneider. Brill Online, 2015) se sitúa en la parte NO de Quiós, en correspondencia de la actual Volissos.

## 158. QUIÓS, Quíos (p)

**Coordenadas:** 38°22'08.2"N / 26°08'46.8"E

**Características:** entre dos promontorios

**Intervenciones:**

**Fuentes literarias:** Th., VIII.23 y 34; Scyl., 98; Nep., Cabrias, 4; Str., III.9.58; Liv., XXXVII.27 y XXXVII.31; Ov. Met.III.597-599; Arr., An., III.2.4; Polyæn., III.9.58 y V.22.1.

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

La *polis* de Quíos se situaba en la parte centro-oriental de la isla, en una posición predominante que le permitía controlar el tráfico naval dentro del estrecho (*Fig. 216*). De su situación geográfica Quíos supo obtener rápidamente ventaja, llegando a convertirse en un notable *emporion*; por eso, cuando los foceos quisieron comprar las islas Oinoussai, los habitantes de Quíos se las denegaron, teniendo miedo que éstas - situadas en el estrecho y más cercanas a las costas de Asia, privasen a Quíos de su importancia comercial<sup>110</sup>.

Del puerto de Quíos, cuya utilización es remarcada muchas veces por las fuentes literarias<sup>111</sup>, no tenemos evidencias arqueológicas. Su amplitud y su fondo le garantizaban la posibilidad de alojar un gran número de naves<sup>112</sup>, lo cual suplía la baja protección del puerto durante el *meltemi*.

Seguramente el puerto de Quíos tuvo que tener atarazanas, dado que la ciudad poseía una ingente flota<sup>113</sup> y contribuía a la liga a través del envío de naves<sup>114</sup>. Es posible imaginar que el *neorion* de Quíos estuviese situado en las laderas de la colina de Palaiokastro<sup>115</sup>.

---

<sup>110</sup> Hdt., I.165.1

<sup>111</sup> Scyl., 98: «Κατὰ δὲ ταύτας νησός ἐστι Χίος καὶ λιμὴν» (“A la altura de éstas está la isla de Quíos con su puerto.” Trad. García Moreno y F. J. Gómez Espelósín); Th., VIII.23 y 34; Nep., Cabr., 4; Str., XIV.1.35; Liv., XXXVII.27 y XXXVII.31; Ov. Met.III., 597-599; Arr., An., III.2.4; Polyæn., III.9.58 y V.22.1; Lucio, Act. Ap., XX, 15.

<sup>112</sup> Str., XIV.1.35: «πὸ λιν δ' ἔχει εὐλίμενον καὶ ναύσταθμον ναυσὶν ὀγδοήκοντα» (“y tiene una ciudad con un buen puerto y un fondeadero para ochenta barcos”. Trad. Paz de Hoz García-Bellido); Polyæn., V.22.1: «Διότιμος δέκα ναῦς ἔχων ἀνθρώρμει Λακεδαιμονίοις τὰς ἴσας ναῦς ἔχουσιν (περὶ τὴν Χίον)» (“Diotimo, que escoltaba mercantes cargados de trigo con diez trirremes, al ser bloqueado en Quíos por los lacedemonios, que tenían veinte naves...” Trad. Vela Tejada y Martín García).

<sup>113</sup> Flota de alrededor de 100 trirremes durante la batalla de Lada en 492 a.C. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 19.

<sup>114</sup> A favor de la existencia de atarazanas y *neoria* en época tardo clásica y helenística hablan las fuentes literarias (Str., XIV.1.35; Isoc., De Pace, 98; Aen. Tac., XI.3.). Sin embargo, es opinión de Baika que tuviesen que existir desde época anterior, ya que la flota se encuentra atestiguada a partir del siglo VI-V a.C. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 19.

<sup>115</sup> Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 202; Blackman, D. (2000).



**Figura 216: No obstante la importancia que tuvo que revestir, del puerto de Quíos no han sido encontradas de momento evidencias arqueológicas. La foto satelital enseña el área del puerto tal y como aparece hoy en día.**

## 159. DELFINIO, Quíos

**Coordenadas:** 38°29'19.4"N/ 26°07'41.4"E

**Características:** en una bahía protegida por islotes en alta mar/en la cercanía de un promontorio (puerto doble)/ en el estuario de un curso de agua

**Intervenciones:** incluido dentro del cinturón mural (siglo V a.C.)

**Fuentes literarias:** Th., VIII.38; X., HG., I.V.15.

**Bibliografía:** Boardman 1956

Cuando en el 412 Quíos y Eritras se rebelaron contra la Liga ateniense, los atenienses no tardaron en reaccionar, ya que Quíos constituía el mayor peligro para sus intereses en Oriente. Por lo tanto decidieron ocupar y fortificar Delfinio, un sitio defendido naturalmente por tierra y dotado de puertos<sup>116</sup>. El lugar en cuestión fue identificado en los años '53 por W.G. Forrest a través de la fotografía aérea<sup>117</sup>: se trata de una pequeña ensenada donde era posible varar los barcos<sup>118</sup>. El promontorio central, que se

prolongaba en el mar, y el pequeño islote de Tauros dividían en dos la bahía creando dos cuencas portuarias (Fig. 217).

Delfinio fue fortificado a través de un muro cuyo circuito incluía probablemente el área del puerto<sup>119</sup>. Después de la batalla de Notio (407 a.C.), la base naval ateniense fue conquistada por los espartanos y Calicrátidas la hizo reducir a escombros<sup>120</sup>.

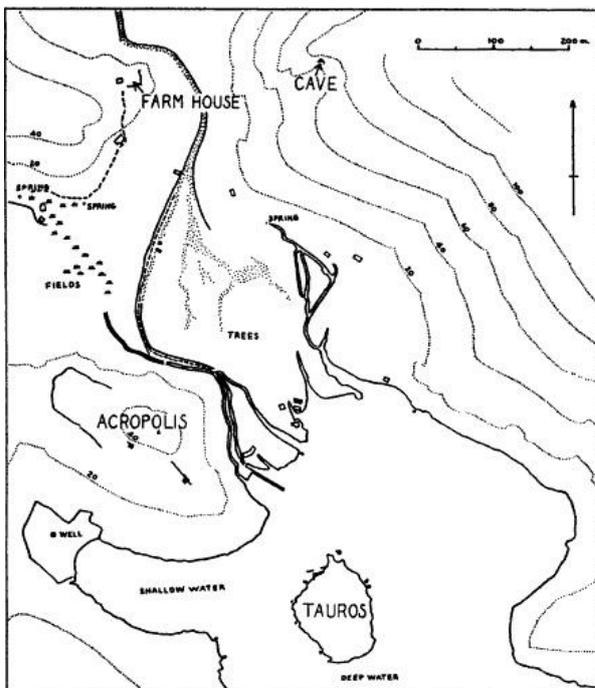


Figura 217: Delfinio, el área del puerto. Boardman, J. (1956), fig.2.

<sup>116</sup> Th., VIII.38: «οἱ δ' ἐκ τῆς Λέσβου Ἀθηναῖοι ἤδη διαβηκότες ἐς τὴν Χίον τῇ στρατιᾷ καὶ κρατοῦντες καὶ γῆς καὶ θαλάσσης Δελφίνιον ἐτείχιζον, χωρίον ἄλλως τε ἐκ γῆς καρτερόν καὶ λιμένας ἔχον καὶ τῆς τῶν Χίων πόλεως οὐ πολὺ ἀπέχον» (“Mientras tantos, los atenienses de Lesbos, que habían cruzado ahora a Quíos con sus tropas y controlaban la situación tanto por tierra como por mar, se dedicaban a fortificar Delfinio, una plaza ya bien defendida por tierra, provista de buenos puertos y a no mucha distancia de la ciudad de Quíos”. Trad. Guzmán Guerra).

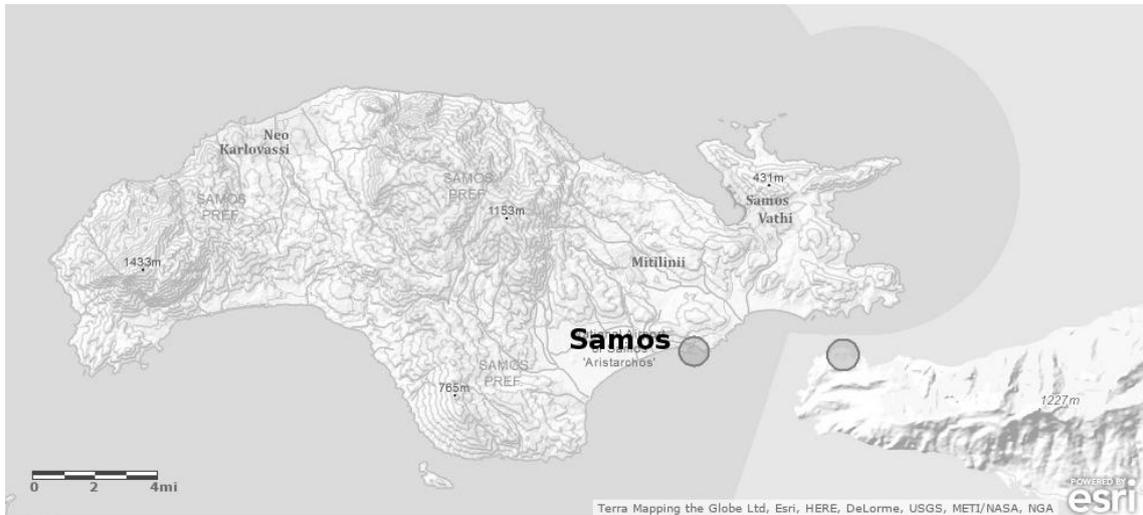
<sup>117</sup> Boardman, J. (1956), p. 42.

<sup>118</sup> *Ibidem*

<sup>119</sup> Th., VIII.40.3

<sup>120</sup> X., HG., I.5.15; D.S., XIII.76.3.

## SAMOS, isla de



**Figura 218: Mapa de la isla de Samos con indicación de la ubicación del puerto (a la derecha, Cabo Micala).  
Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).**

## 160. SAMOS, *Pythagoreio (p)* λιμὴν κλειστὸς

**Coordenadas:** 37°41'20.7"N/ 26°56'38.4"E

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

**Intervenciones:** espigón, atarazanas (ι),

**Fuentes literarias:** Hdt., III. 60; Th., VIII.51; X., H.G., I. 4.8; Scyl. 98; Str., XIV.1.14; Liv., XXXVII, 13-22; Polyæn., III.6; Plu., Alc., 27; Luc., Act. Ap., XX, 15; Ant. Itin.

**Bibliografía:** Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Simossi 1990, 1993 y 1994.

### El contexto

La antigua ciudad de Samos no tiene ninguna relación directa con la capital moderna, ya que se desarrolló en la parte suroriental de la isla, en correspondencia del pueblo de Pythagoreio (Tegani). La zona presenta trazas de frecuentación a partir del IV milenio a.C., sin embargo es seguramente con el siglo IV y – en particular – con Polícrates que Samos se muestra como gran potencia naval. Durante su tiranía, Samos supo aprovecharse de su posición geográfica privilegiada, desarrollando relaciones comerciales no sólo con los centros mediterráneos, sino también con Chipre, Egipto y Siria<sup>121</sup>. Su potencia se concretizó – en la segunda mitad del siglo VI a.C. – a través del emprendimiento de grandes obras edilicias que afectaron a la ciudad y las instalaciones portuarias: el túnel de Eupalino, el muelle del puerto y el Heraion<sup>122</sup>. A principio del siglo V a.C. Samos podía contar con una flota de sesenta trirremes<sup>123</sup>.

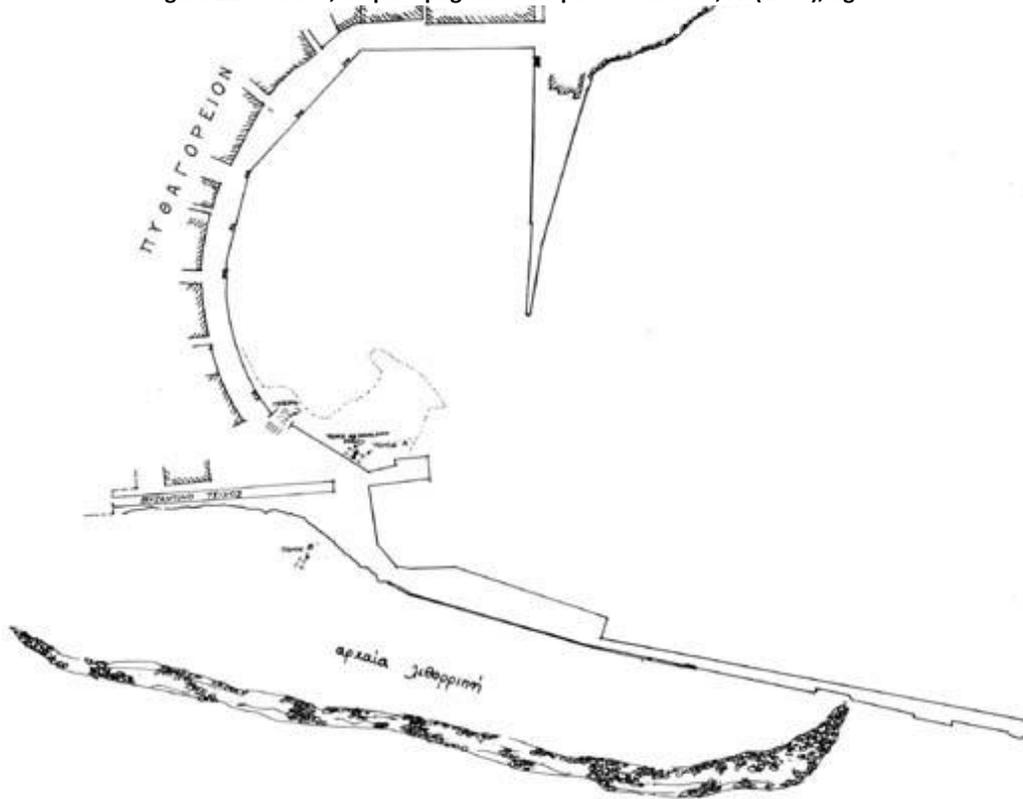
---

<sup>121</sup> Anécdota de Coleo de Samos que comerciaba con Egipto y que fue arrastrado por una tempestad hasta las costas ibéricas. Paraskevi, M. en la ficha relativa a Samos realizada dentro del proyecto Navis <<http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Samos>> [03/02/2015]. La anécdota de Coleo de Samos, que comerciaba con el Egipto y fue transportado por un temporal hacia las costas ibéricas, nos da en cierta medida el testimonio de la amplitud del *network* de relaciones comerciales tejidas por los Samios y refleja la idea de cómo ésa fuese acogida por los demás griegos. Hdt. IV.152.

<sup>122</sup> Hdt., III. 60: «ἐμήκυνα δὲ περὶ Σαμίῳν μᾶλλον, ὅτι σφι τρία ἐστὶ μέγιστα ἀπάντων Ἑλλήνων ἐξεργασμένα [...] δεύτερον δὲ περὶ λιμένα χῶμα ἐν θαλάσση, βάθος καὶ εἰκοσιόργυιέων: μήκος δὲ τοῦ χῶματος μέζον δύο σταδίων» (“Y por cierto que me he extendido ampliamente a propósito de los samios, debido a que son ellos quienes han llevado a cabo las tres obras más grandiosas de todo el mundo griego [...] La segunda es una escollera que, bordeando el puerto, se levanta en el mar, con una profundidad que alcanza veinte brazas y cuya longitud es superior a dos estadios” Trad. Schrader). Aristóteles para referirse a las obras emprendidas bajo la tiranía de Polícrates habla de “Polycrateia erga”.

<sup>123</sup> Éste es el número de naves que Samos proporciona en la batalla de Lada en 494 a.C. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 19. Sin embargo, la creación de la flota es probablemente anterior y se remonta a la tiranía de Polícrates, bajo el que Samos podía contar con cien pentecónteras y numerosos trirremes (Hdt., III. 39-44). El papel llevado a cabo por Polícrates fue determinante porque consiguió bloquear las miras persas sobre la Jonia y las islas a través de un sistema de alianzas; de hecho, el dominio persa en la zona llegó a producirse sólo posteriormente a la muerte del tirano. Referencia al puerto de Samos se encuentran en: Th., VIII.51; X., HG, I. 4.8; Str., XIV.1.14; Liv., XXXVII, 13-22; Polyæn., III.6; Plu., Alc., 27; Luc., Act. Ap., XX, 15; Scyl. 98. La isla de Samos es mencionada dentro del Antonini Itinerarium.

Figura 219: Samos, mapa topográfico del puerto. Simossi, A. (1993), fig.6.



## Las investigaciones

La topografía de la zona del puerto ha sufrido muchas alteraciones, sobre todo a causa de las instalaciones modernas. Las excavaciones en el área empezaron en 1988 gracias a un equipo de buceadores perteneciente al EEA (Departamento de antigüedades submarinas) dirigido por A. Simossi<sup>124</sup>. Las investigaciones evidenciaron un rompeolas situado fuera de la dársena del puerto, exterior y paralelo al muelle moderno. Esta estructura, edificada con escombros, tenía un largo de 480 m y un ancho no exactamente definible, ya que su superficie se encuentra corrupta por los materiales que se han despegado del cercano muelle moderno<sup>125</sup>. Su dirección no es completamente recta, si no que en la extremidad Oeste hay una ligera desviación en dirección al muelle moderno (*Fig. 219*). Si bien las primeras campañas parecían hablar a favor de una

<sup>124</sup> Simossi, A. (1990)

<sup>125</sup> *Ibidem*

datación a la época helenística, un trabajo posterior de Simossi ha identificado esta estructura con el  $\chi\tilde{\omega}\mu\alpha$  mandado a construir por Polícrates en el 530 a.C.<sup>126</sup>.

Una ulterior construcción en material lítico y con dimensiones estimadas de 170/190x20 m ha sido descubierta a una profundidad de 2 m por debajo del muelle moderno. Se ha sugerido interpretarla como una continuación de la fortificación terrestre de N a S que iba a cerrar la cuenca del puerto, encuadrándolo dentro del cinturón mural<sup>127</sup>.

A pesar de que no se hayan reconocido trazas de las atarazanas, la tradición académica considera su existencia cierta, debido a la ingente flota que la ciudad poseía ya a partir de la edad arcaica y a los testimonios literarios que a ellos se refieren<sup>128</sup>.

---

<sup>126</sup> Las primeras excavaciones, que no habían llegado a los niveles de fundación, devolvieron material heterogéneo, sobre todo de edad helenística, que fue posiblemente utilizado para reparar el rompeolas en momentos posteriores a su construcción. Para la nueva propuesta de datación se vea Simossi, A. (1993).

<sup>127</sup> Simossi, A. (1993) y (1994)

<sup>128</sup> Hdt., III.45.4 habla de atarazanas en Samos en la época de Polícrates. Éstos podrían haber sido construidos por él mismo o incluso anteriormente: de hecho la supremacía de la ciudad se remonta a épocas precedentes, como atestigua la noticia de que Áiax, el padre de Polícrates, había dedicado en el Heraion la décima parte del botín conquistado en una expedición naval.