

Dodecaneso



Figura 220: Mapa náutico del archipiélago del Dodecaneso. Sailing Issues

161. LEROS (p)

Coordenadas: ¿?

Características:

Intervenciones:

Fuentes literarias: Th., VIII.27; Stad., § 277

Bibliografía: De Graauw 2014

Leros se sitúa a aprox. 40 km de la costa de Anatolia. Resulta habitada a partir al menos del siglo VII a.C.; desde entonces y hasta época romana mantuvo una relación política con Mileto, como es testimoniado por Heródoto y Tucídides¹. Trazas de la existencia de un puerto, o por lo menos de un fondeadero en la isla, se pueden argüir a partir de un pasaje de Tucídides² y de su mención – si bien posterior – en el *Stadiasmus Maris Magnis*³. Su localización no es determinable a causa de la falta de investigaciones con miras⁴ (*Fig. 221*).



Figura 221: Mapa náutico de la isla de Leros. Sailing Issues.

¹ Hdt., V.125 y Th., VIII.26-27.

² Th., VIII.27

³ Stad., § 277

⁴ Las pocas investigaciones arqueológicas llevadas a cabo en Leros han permitido determinar que el centro principal se situaba en correspondencia de la actual Ayia Marina. Trazas de frecuentación proceden también de la parte meridional de la isla y de Lakki. De Graauw, A. (2014) identifica el puerto del que hablan las fuentes justo con la bahía de Lakki, uno de los puertos naturales mayores de Grecia y seguramente el principal de la isla; Lakki asegura todavía a día de hoy una protección óptima a lo largo del año. Greek Water Pilot, (1981), p. 290.

162. COS (p) λιμὴν κλειστός

Coordenadas: 36°53'44.3"N/ 27°17'16.6"E

Características: en bahía con entrada estrecha

Intervenciones: englobado en el circuito mural de la ciudad /atarazanas (dos complejos; siglos IV-III a.C.)h

Fuentes literarias: Scyl., 99; D.S., XV.76.2; Str., X.5.16; Stad., §278; Ant. Itin.

Bibliografía: Blackman 2004; Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Kantzia 1987.

La ciudad de Cos se fundó en el 366 a.C. en la costa NE de la isla, consiguiendo a un proceso de sinecismo. Su posición le permitía beneficiarse de un amplio puerto natural, localizado a lo largo de las rutas que unían el Mar Negro con Rodas y Egipto⁵.

La cuenca portuaria de Cos tenía una entrada restringida por el prolongamiento en el mar de un cabo (sobre éste – en época medieval – fue edificado un castillo); esta configuración le garantizaba una protección continua a lo largo del año⁶.

Según Escílax el de Cos era un puerto cerrado («... νῆσος Κῶς καὶ πόλις καὶ λιμὴν κλειστός»⁷); las excavaciones arqueológicas han demostrado que estaba englobado dentro del cinturón mural de la *polis*⁸ (Fig. 222). Restos de atarazanas (al menos dos complejos) han sido encontrados en la parte SO del puerto: sin embargo la cronología de las estructuras se encuentra todavía en fase de discusión, oscilando las dataciones entre el siglo IV y el siglo III a.C.⁹ (Fig. 223).

⁵ D.S., XV.76.2; Baika, K. en Blackman y Rankov (2013), p. 362. La isla de Cos aparece en el Ant. Itin. y en el Stadiasmus Maris Magni, §278 («Ἀπὸ Μύνδου εἰς Κῶ στάδιοι ρμ'»). “Desde Myndos hasta Cos hay 140 estadios” Trad. de la autora a partir de la versión griega editada por Müller, K., 2010)

⁶ Aunque los vientos de N-NE podían a veces ocasionar oleaje en el interior del puerto. El fondo de la cuenca (aprox. - 5 m) es de barro y retiene las anclas.

⁷ Scyl., 99: “... y la isla de Cos y una ciudad y un puerto cerrado” (Trad. García Moreno y Gómez Espelós).

⁸ El sistema de fortificaciones parece del siglo IV a.C. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 362.

⁹ Kantzia, C. (1987), p. 635 (siglo III a.C.); Blackman, D. (2004), pp. 79-80 no excluye un desarrollo rápido de las instalaciones portuarias como consecuencia de la fundación de la ciudad.

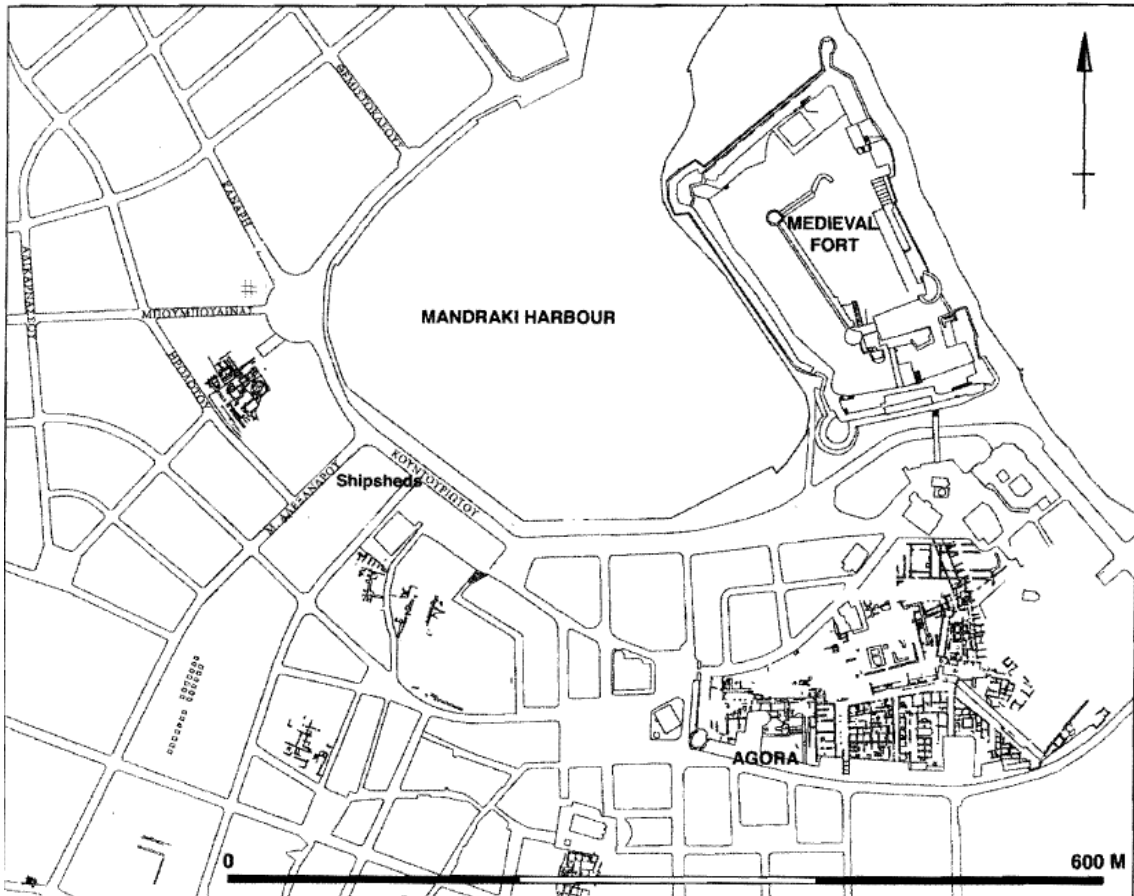


Figura 222: Cos, la ciudad actual con los restos de la ciudad antigua. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p.363, fig. b10.1.

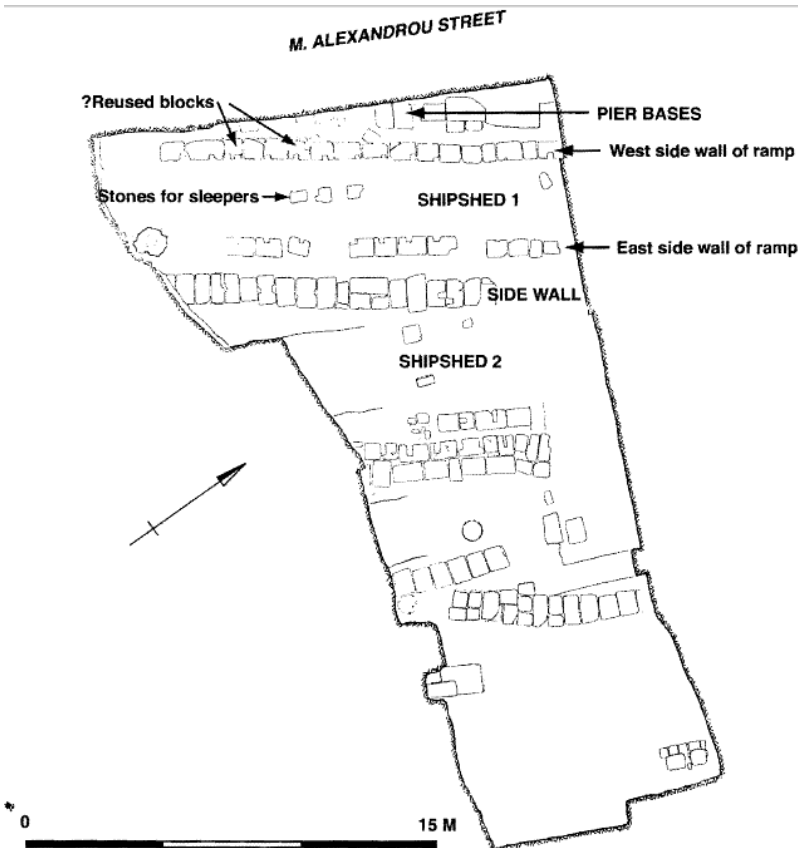


Figura 223: Cos, plano arqueológico de las atarazanas. McKenzie en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 365, fig. B10.2

163. NÍSIIROS (p)

Coordenadas: 36°37'00.5"N/ 27°08'34.4"E

Características: ¿?

Intervenciones: rompeolas (no fechado)

Fuentes literarias: Scyl., 99; Str., X.5.16.

Bibliografía: De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923; Ross 1913.

El puerto de Nísiros se encuentra nombrado en Escílax («καὶ νῆσος Νίσυρος καὶ λιμὴν...»¹⁰) y, posteriormente, en Estrabón («Νίσυρος δὲ πρὸς ἄρκτον μὲν ἔστι Τήλου διέχουσα αὐτῆς ὅσον ἐξήκοντασταδίους ὅσους καὶ Κῶ διέχει. [...] ἔχει δὲ καὶ πόλιν ὁμώνυμον καὶ λιμένα καὶ θερμὰ καὶ Ποσειδῶνος ἱερόν»¹¹). A principios del siglo XIX el alemán Ross observó al Oeste de la moderna ciudad de Mandraki los restos de un rompeolas perteneciente al puerto antiguo¹² (Fig. 224). Dado que no se han realizado estudios específicos, resulta imposible determinar la datación de la estructura y el aspecto originario del puerto arcaico/clásico, hoy enarenado¹³.

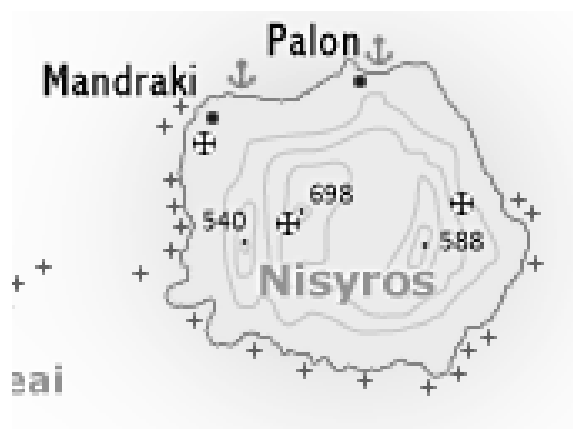


Figura 224: Mapa náutico de la isla de Nísiros. Sailing Issues.

¹⁰ Scyl., 99: "...y la isla de Nísiros con un puerto..." (Trad. García Moreno y Gómez Espelósín).

¹¹ Str., X.5.16: "Nísiros se encuentra al norte de Telos, de la que dista unos sesenta estadios, la misma distancia que la separa de Cos (11.km. En realidad hay 12.5km entre Nisiros y Telos y 16 entre Nisiros y Cos). [...] Tiene también una ciudad del mismo nombre, un puerto, fuentes termales y un templo de Poseidón" (Trad. Vela Tejada y Garcia Artal). Las distancias proporcionadas por Estrabón no son exactas, pues los 11 km que él imagina entre Nísiros-Telos y Nísiros -Cos son en realidad 12.5 km en el primer caso y 16 km en el segundo.

¹² Ross, L. (1913). Véase también "Nisyros" en Lehmann-Hartleben, K. (1923). Bajo el punto de vista náutico, la bahía de Mandraki representa un buen refugio, aunque tenga limitaciones en el caso de que sople el *meltemi* o un viento de N-NE. Greek Water Pilot, (1981), p.299.

¹³ De Graauw, A. (2014)

RODAS, isla de

Rodas es la isla más grande del Dodecaneso y la cuarta por extensión de Grecia (tras Creta, Eubea y Lesbos). Está atravesada por una cadena montañosa que discurre en sentido NS, siendo la altura mayor el monte Ataviros (1216 m x 131 km de visibilidad) que se encuentra a mitad de la costa Oeste (*Fig. 225*).

Bajo el punto de vista de la navegación, la isla revistió siempre una importancia crucial, ya que los pasillos de mar entre ella y el Asia Menor o entre ella y Creta constituyen las puertas del mar Egeo. Por ejemplo, las naves que entran en el Egeo procedentes de Levante podían aprovecharse del espacio entre Rodas y Creta, cuya travesía – al inicio del periodo de *mare apertum* – resulta relativamente fácil¹⁴.

De todas maneras, la isla de Rodas era un punto de atraque ideal, dado que sus bahías dulces y amplias bien se prestaban en la acogida las embarcaciones¹⁵.



Figura 225: Mapa de la isla de Rodas con los puertos nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

¹⁴ Por otro lado, la travesía del pasillo de mar existente entre Rodas y Asia Menor podía ser dificultada por la presencia de un viento catabático que soplaba de Cauno a Rodas. Véase a tal propósito ficha relativa a Cauno.

¹⁵ Es por eso que seguramente la isla tuvo en época arcaica y clásica múltiples puertos, fondeaderos y lugares de parada. Asimismo sus calidades portuarias se traducen – en la literatura – por la abundancia de fuentes que hablan de la isla dentro de itinerarios marítimos o de naves en salida/llegada a Rodas. Véase Stadiasmus Maris Magnis §271; Plu., Luc., III.3; Luc., Act., XXI.1; App., Mith., XXIV y D.S., XIV.79.4.

164. RODAS, Rodas (p)

Coordenadas: 36°27'08.9"N/ 28°13'49.8"E

Características: en las cercanías de un promontorio (cuatro puertos)

Intervenciones: tres de los puertos se encontraban dentro del circuito mural

Fuentes:

Bibliografía: De Graauw 2014

Rodas fue fundada como ciudad federal por Ialisos, Cámiros y Lindos en 408/407 a.C. en la punta norte oriental de la isla. En la parte Este se conformaban tres áreas portuarias naturales, siendo la central la más amplia, mientras que en el lado occidental existía otra ensenada utilizable¹⁶ (Fig. 226).

Los trabajos de equipamiento del puerto empezaron probablemente en época helenística con la construcción de dos complejos de atarazanas en el puerto militar (NE)¹⁷. Sin embargo, por lo menos a partir del siglo IV a.C. tres de las áreas portuarias anteriormente mencionadas (el puerto occidental, el puerto militar y el “gran puerto”) fueron incluidas dentro del cinturón mural¹⁸.

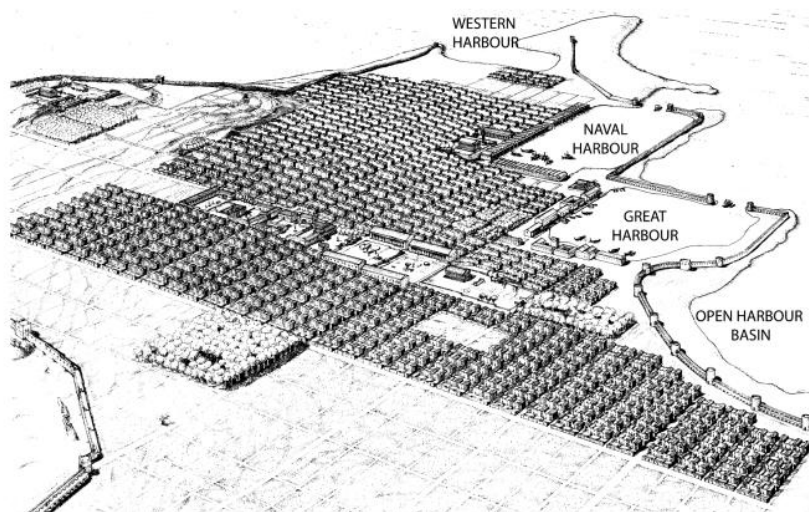


Figura 226:
Reconstrucción axonométrica de la ciudad de Rodas en época helenística, con las cuencas portuarias y las atarazanas. Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 213, fig. A11.2.

¹⁶ En el lado occidental se encontraba una ensenada bastante amplia y aprovechable en presencia de determinadas condiciones atmosféricas; en el lado occidental había tres cuencas: la más septentrional se corresponde al puerto actual (Mandraki) y servía probablemente como puerto militar (hallazgo de los complejos de atarazanas), la central era la más amplia y podía desarrollar funciones comerciales y, finalmente, en el S existía una ensenada abierta hacia SE y que se encontraba fuera del cinturón mural.

¹⁷ Gerding, H. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), pp. 509 – 517.

¹⁸ Las fortificaciones de Rodas presentan varias fases de las que la primera tiene que contextualizarse en el siglo IV a.C. (esta fase resulta sólo parcialmente conservada). Este primer circuito se encuentra bien descrito por las fuentes en ocasión de las vicisitudes relativas al asedio de la ciudad por Demetrio Poliorcetes en 305/304 a.C. Después de haber sitiado Rodas, Demetrio renuncia a la toma de la ciudad y las murallas se reconstruyen. Sucesivamente el cinturón es objeto de reajustes después del terremoto del 227 a.C. Polibio sostiene que el movimiento sísmico destruyó el coloso, gran parte de las murallas y de las atarazanas (Pib., V. 88-90). Los testimonios literarios que hablan explícitamente del sistema portuario de Rodas son todos posteriores a la época objeto de estudio de esta tesis y, en todo caso, no suministran noticias adicionales sobre la organización o la apariencia del mismo. Plu., Luc., III.3; Luc., Act. Ap., XXI.1; Stad.,271; App., Mith., XXIV; D.S., XIV.79.4.

165. IALISOS, Rodas (p)

Coordenadas: 36°25'34.02"N / 28°10'50.46"E

Características: en una bahía

Intervenciones: rompeolas (datación incierta)

Fuentes:

Bibliografía: Billiotti y Cottret 1881; De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923.

El centro de Ialisos presenta trazas ininterrumpidas de presencia humana a partir del neolítico; asimismo aparece entre los puertos griegos frecuentados por los fenicios ya en el siglo IX a.C.¹⁹. Su área portuaria seguramente gozaba de una cierta protección ofrecida por la presencia, en el lado oriental, del cabo Zonari (*Fig. 227*); además era un punto de parada ideal para las embarcaciones procedentes del Sur que podían entrar en el Egeo a través del pasillo existente entre Rodas y el Asia Menor adecuándose al flujo de las corrientes²⁰.

Los viajeros del siglo XIX señalan la presencia de un rompeolas clasificado genéricamente como antiguo²¹.



Figura 227: La amplia ensenada de Ialisos, al Oeste de Cabo Zanari. Google Earth.

¹⁹ Coldstream, N. (1969). Ialisos aparece nombrado también en Hom., Il., II.640.

²⁰ En el Greek Water Pilot, (1981). p. 303, se señala la posibilidad de fondear en el puerto (fondo de barro).

²¹ Billiotti, E. y Cottret, abad (1881), p. 386: "...les restes d'un mole que l'on peut voir lorsque les vagues soulevées par un fort vent de Nord". El espigón es mencionado también en el catálogo de Lehmann-Hartleben, K. (1923).

166. **CÁRPATOS (p)**

Coordenadas: 35°30'42.8"N/ 27°12'45.7"E

Características: en una bahía

Intervenciones: muelle (datación incierta), rampas (¿)

Fuentes: A.R., IV.1635

Bibliografía: Blakman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923.

El único testimonio literario que menciona Cárpatos en un contexto de navegación es de Apolodoro, el cual la define como “abrupta”²². Dentro de su catálogo, K. Lehmann – Hartleben señala en el sur de Pigadia la presencia de un muelle y de restos de sillería²³. En la misma zona, en 1974, Flemming observó cinco rampas entalladas en la roca²⁴ (Fig. 228).



Figura 228: La isla de Cárpatos y sus varios puntos de atraque. Las rampas fueron encontradas en el sur de la bahía de Pigadia. Sailing issues.

²² A.R., IV.1635: «ὀπέδεκτο δ' ἀπόπροθι παιπαλόεσσα Κάρπαθος» (“Los acogió a lo lejos la abrupta Cárpatos”). Trad. Valverde Sánchez).

²³ Lehmann- Hartleben, K. (1923), s.v. Poseidion, n° 225. Esta ensenada resulta abierta hacia NE. En presencia de vientos meridionales se genera un oleaje modesto en la bahía, mientras que con vientos fuertes de N-NO se pueden originar ráfagas de viento. Greek Water Pilot, (1981), p. 310.

²⁴ Informaciones publicadas en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 571.