

CORINTIA



Figura 16: Distribución espacial de los puertos de Corintia nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa topográfico de ArcGis).

14. PERACORA

Coordenadas: 38°01'10.6"N/ 22°52'25.5"E

Características: en una bahía

Intervenciones: rompeolas (edad clásica)/ templo visible

Fuentes:

Bibliografía: Blackman 1966; Gaki-Papanastassiou, Papanastassiou y Maroukian 2007.

El asentamiento de Peracora resulta activo a partir del periodo geométrico: en esta época el centro se encontraba ya bajo el control político de Megara, al igual que los cercanos Egóstena y Pagas. En la segunda mitad del siglo VIII a.C. Corinto – bajo los Baquíadas – adquirió la supremacía sobre el área del estrecho, ocupando también el centro religioso y el fondeadero de Peracora.

El puerto de Peracora se encontraba situado dentro de una pequeña bahía que en el curso del tiempo se ha visto afectada por un proceso de colmatación que ha reducido considerablemente sus dimensiones. De todas maneras, incluso en época clásica y arcaica, la cuenca portuaria de Peracora tenía un tamaño modesto, pudiendo alojar tan solo a dos o tres embarcaciones¹.

El puerto de Peracora fue descrito por primera vez por Payne en los años '40 del siglo XX, quien dirigió entre 1933 y 1936 las campañas de excavación de la *British School at Athens*. Posteriormente fue objeto de estudio de un artículo publicado por D. Blackman en 1966 que resulta – incluso actualmente – la investigación más completa de la que disponemos sobre el fondeadero en cuestión.

Como fondeadero, el de Peracora empezó a ser utilizado a partir del siglo VIII a.C., momento en el que se encuentra ya activo el santuario de Hera Acrea, punto de referencia visual para los navegantes (*Fig. 27*).

¹ Por consiguiente, las otras embarcaciones se limitaban a fondear fuera de la pequeña bahía, en donde resultaban igualmente protegidas de los vientos de N y NO. La entrada estaba reservada a las embarcaciones que tenían que embarcar/desembarcar hombres o mercancías. Blackman, D. (1966). Para los cambios en la línea de costa véase Gaki-Papanastassiou, K. Papanastassiou, D. y Maroukian, H. (2007).

Sin embargo es en una época posterior cuando se realizan en él mejoras. En particular, en el lado Este se construyó un rompeolas de piedras aprovechando una formación rocosa natural y cuya longitud exacta resulta desconocida. El hallazgo de un largo bloque en la mitad de la cuenca, a aprox. 1.75 m de profundidad, ha sugerido que el muelle no tuviese un perfil recto, sino que se pudiese doblar hacia SO². La estructura tal y como resulta visible hoy en día es probablemente de edad clásica, aunque las conglomeraciones de piedras presentes en el sitio pueden ser indicio de la presencia de un rompeolas precedente, probablemente de edad arcaica³.



Figura 2: El fondeadero de Peracora. Blackman, D. (1966).

² Blackman, D. (1966)

³ *Ibidem*

CORINTO

La ciudad de Corinto desempeñó un papel fundamental en la edad arcaica y clásica, llegando a controlar todas las mercancías de entrada en el Peloponeso por vía terrestre y teniendo, por su propia ubicación, el control sobre dos golfos: el de Corinto, al Oeste, y el Sarónico, al Este. La comunicación entre las dos cuencas, ambas utilizadas como puertos, se llevaba a cabo a través del *Diolkos*, un recorrido creado artificialmente y que unía el breve tramo de tierra que separaba las dos cuencas⁴. Actualmente el Istmo de Corinto se encuentra cortado por un canal construido entre el 1882 y el 1893 y que sigue el mismo proyecto, nunca realizado, previsto por el emperador Nerón.

En el periodo del que nos ocupamos probablemente el puerto principal era el Lequeo, debido a que se encontraba más cercano a la *polis*⁵ y por lo tanto se podía fácilmente fortificar, mientras que el de Céncreas tuvo su época de mayor utilización después de la refundación de la ciudad en la edad de Augusto⁶.

Estrabón remarca la riqueza de Corinto y la relaciona directamente con su particular emplazamiento que le permitía aprovecharse de dos puertos, uno utilizado para las comunicaciones con Asia y el otro para comerciar con Italia:

« ὁ δὲ Κόρινθος ἀφνειὸς μὲν λέγεται διὰ τὸ ἐμπόριον, ἐπὶ τῷ Ἴσθμῳ κείμενος καὶ δυεῖν λιμένων ὧν κύριος, ὧν ὁ μὲν τῆς Ἀσίας ὁ δὲ τῆς Ἰταλίας ἐγγύς ἐστι »⁷.

⁴ Este pasillo fue creado al tiempo de la tiranía de Periandro (668-684 a.C.).

⁵ Str., VIII.6.22.

⁶ El origen de los nombres de los dos puertos se encuentra en Paus., II.2.3: «Κορινθίους δὲ τοῖς ἐπινοήσις τὰ ὀνόματα Λέχης καὶ Κεγγρίας ἔδοσαν, Ποσειδῶνος εἶναι καὶ Πειρήνης τῆς Ἀχελῷου λυόμενοι: πεποιήται δὲ ἐν Ἠοίαις μεγάλαις Οἰβάλου θυγατέρα εἶναι Πειρήνην» (“A los puertos de Corinto les dieron nombre Leques y Cencrias, hijos, se dice, de Poseidón y Pirene, hija de Aqueloo o, según los versos llamado Grandes Eas, hija de Ébalo.” Trad. Tovar).

⁷ Str., VIII.20: “Corinto recibe el calificativo de opulenta debido a su comercio marítimo; está situada en el Istmo y posee dos puertos, de los que uno mira a Asia y el otro a Italia” (Trad. Vela Tejada y García Artal).

15. Lequeo

Coordenadas: 37°55'55.7"N/ 22°53'10.3"E

Características: en área lagunar (puerto – kothon?)

Intervenciones: muelles, canales de comunicación interior, **conectado a la ciudad por**

Largos Muros

Fuentes: X., HG., IV.4.7; Plb., V.18; D.S., XV. 68.3; Str., VIII.6.22; Liv., XXXII, 23; Ph., Flacco, 155; Plin., H.N., IV.6; Plu., Arat., 24.1 y Cleom., 46; Paus., II.2.3; Ptol., Geog., III.16.

Bibliografía: De Graauw 2014; Georgiades 1907; Lehmann – Hartleben 1923; Pallas 1963; Paris 1915; Rothaus 1995; Salmon 1984; Stiros et al. 1996; Theodoulou 2002.

El contexto

Las actividades portuarias en el Lequeo, como por otra parte las de Céncreas, se remontan a la época arcaica, en un periodo en el que Corinto tuvo un papel notable en el fenómeno de colonización.

Es quizás justo aquí, en el Lequeo, en el que tenemos que contextualizar los arsenales en los que los corintios construyeron la primera triera para los samios “alrededor de 300 años antes del fin de la guerra [del Peloponeso]”⁸, o sea aprox. en el 700 a.C.

Sabemos que en 392 a.C. la ciudad de Corinto se alió con Argos contra Esparta y que ésta intentó luchar para arrebatar el control de los largos muros que unían la ciudad al Lequeo. Una vez ocupada la muralla, los espartanos lanzaron ofensivas primero contra Corinto y después contra la guarnición de beocios de estancia en el Lequeo:

«ἀπέθανον δὲ καὶ οἱ ἐν τῷ λιμένι τῶν Βοιωτῶν φύλακες, οἱ μὲν ἐπὶ τῶν τειχῶν, οἱ δὲ ἐπὶ τὰ τέγη τῶν νεωσοίκων ἀναβάντες»⁹.

El puerto y la ciudad permanecieron bajo el control espartano hasta el 380 a.C.¹⁰ y los testimonios literarios nos permiten deducir cuanto menos dos cosas:

- la presencia de atarazanas construidas y utilizadas en el siglo IV a.C.;
- la importancia que el puerto revestía en esta época para Corinto, ya que los espartanos decidieron atacar justamente los muros que unían la ciudad al puerto para debilitar la *polis* y llegar a controlar el territorio que permitía el paso entre Ática y Peloponeso.

⁸ Th., I.13.2-3.

⁹ X., HG., IV.4.12 (“Además los Beocios de la guarnición en el puerto fueron asesinados, algunos sobre las murallas y otros después de haber subido a los techos de las atarazanas”. Trad. Guntiñas Tuñón)

¹⁰ X., HG., IV.5.11-18; V.1.29; D.S., XIV.91.2-3.

Entre el 345 y el 343 a.C. el Lequeo fue utilizado como puerto de comercio para los bloques de *poros* entre Corinto y Delfos, como se deduce por los testimonios epigráficos¹¹.

Las investigaciones

El primer mapeo del puerto es del 1907 y se debe al arquitecto griego Georgiades¹²; a éste siguieron numerosas observaciones hechas por Pallas¹³ durante las excavaciones de la Basílica del mártir Leónides. En el 2002 una actualización sobre la cuestión fue publicada por Theodoulou¹⁴, sin embargo las excavaciones científicas en el área han empezado sólo recientemente gracias a la intervención del Instituto Danés de Atenas¹⁵. En este párrafo, por lo tanto, se expondrán los datos disponibles hasta la fecha, remarcando como sean susceptibles de modificaciones a corto plazo.

Las pequeñas colinas artificiales presentes en el área del Lequeo, constituidas por arenas y guijarros¹⁶ y todavía visibles, han sido interpretadas como testigos de las numerosas obras de saneamiento y dragados efectuadas en el área palustre meridional¹⁷. De hecho, de acuerdo con las observaciones realizadas por Pallas, el Lequeo fue obtenido de la modificación artificial de un área formada por dos cuencas palustres separadas del mar por una sutil línea de tierra. Durante la edad arcaica las cuencas fueron conectadas al mar a través de la excavación de un canal cuyos bordes estaban constituidos por sillares¹⁸. El puerto del Lequeo, por lo tanto, se adscribe generalmente a la tipología del “*kothon*”¹⁹.

¹¹ Véase en propósito: Fouilles de delphes 3.5 No 23 col 2.II. 66-68; No 25 col 3C II.10-12; No 27 col 1.II 7-8, 17-18.

¹² Georgiadis, A.S. (1907).

¹³ Pallas, I.D. (1963).

¹⁴ Theodoulou, T. (2002).

¹⁵ El proyecto se ha iniciado en 2013 y todavía los datos no han sido publicados. Los avances de las investigaciones pueden, por el momento, ser consultados a través de la página Facebook oficial <<https://www.facebook.com/LechaionHarbourProject>> [08/06/2015]

¹⁶ Estas colinas miden entre 6.5 – 17.5 m de altura. Rothaus, R.M. (1995), p. 295.

¹⁷ *ibídem*

¹⁸ Pallas, I.D. (1963), pp.139-140; Stiros, S. et al., (1996).

¹⁹ Sobre esta tipología se vea la reciente intervención de Carayon, N. (2005).

El puerto propiamente dicho se veía formado por una cuenca oriental (letra A) y una cuenca occidental (letra B), más interior (Fig. 28)²⁰. Las dos cuencas fueron conectadas entre sí mediante la excavación de un canal de la misma longitud del que unía las dos cuencas con el mar (10-12 metros). A su vez, la cuenca oriental comunicaba con dos pequeñas cuencas (A1 y A2) cuya función no está clara. También la cuenca B parece que se extendía hacia SO, en un área actualmente de cultivo (B1).

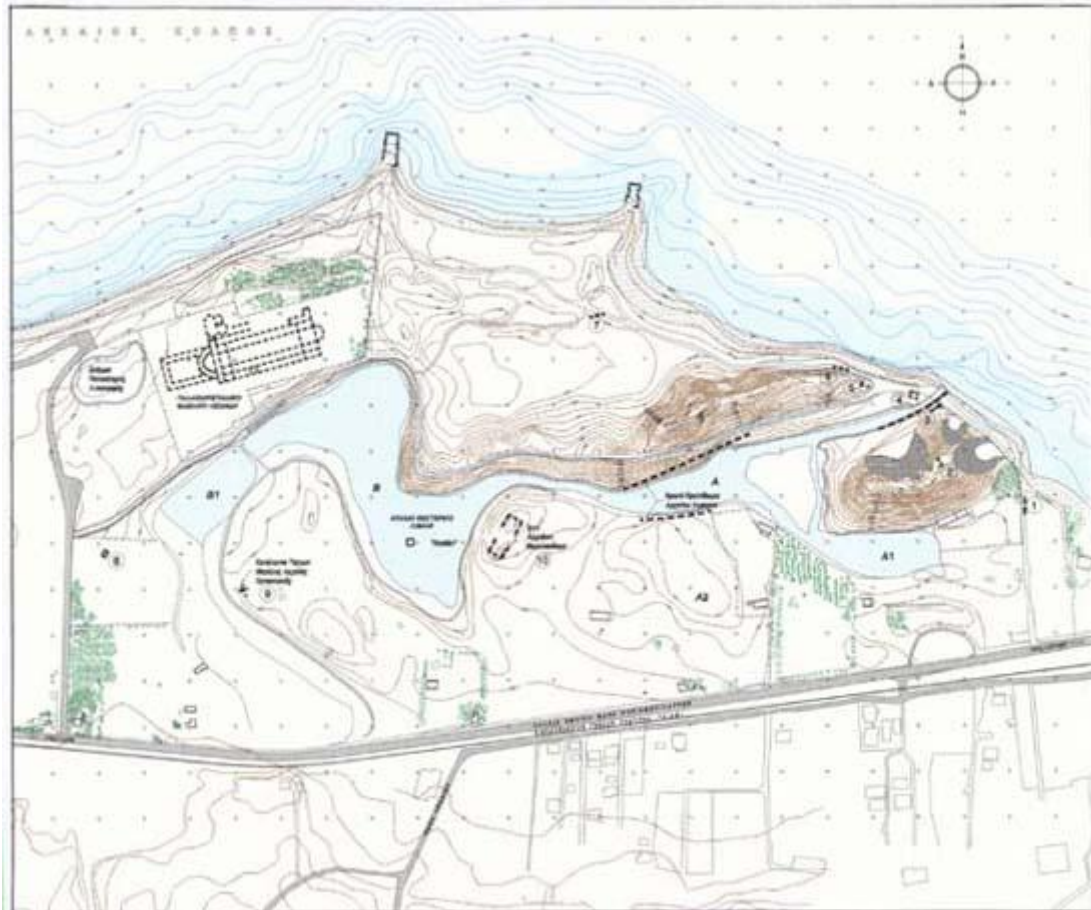


Figura 3: Plan del puerto del Lequeo con los restos arqueológicos detectados. Theodolou, T. (2002).

Al Norte, a lo largo de la costa, había tres muelles de protección²¹: dos de ellos resultan visibles incluso hoy en día y se extienden en el mar por 10-15 m²². Estas estructuras habían sido construidas con grandes bloques de piedra y presentaban en la parte superior algunas canaladuras. Se ha pensado que estas estrías sirviesen para la conexión

²⁰ En el puerto interior tenía que existir seguramente una serie de estructuras (muelles, atarazanas, almacenes) que hasta el momento no han sido identificadas. Uno de los objetivos del Lechaion Harbour Project (véase nota n° 15) será por lo tanto el de verificar la existencia y la cronología de tales estructuras. En el centro de la cuenca A, además, se ha detectado la presencia de una base rectangular quizás utilizada como sustento para estatuas o una fuente de luz (fecha no conocida). Theodolou, T. (2002).

²¹ Georgides, A.S. (1907), pp. 4- 5.

²² Paris, J. (1915).

de las piedras con el estrato superior del muelle, para la disposición de los bloques o también como puntos para la colocación del andamiaje en madera.

Del tercer muelle se ha conservado sólo una pequeña parte bajo el nivel del agua: éste presenta una técnica constructiva diferente, ya que está formado por abundantes detritos, por lo que podría tratarse de una intervención hecha en un periodo diferente con respecto a la edificación de los dos muelles anteriormente descritos. Este muelle podría haber sido construido como una barrera protectora al O para proteger la entrada del puerto interior de las subcorrientes presentes en el área (este muelle puede observarse en la fig. 28, en correspondencia de la entrada al puerto; en la fig. 29 tiene que colocarse en correspondencia de la letra c).

Según Salmon²³, la primera fase constructiva del puerto con la creación de la cuenca interior tiene que ser asociada a la tiranía de Periandro (684-668 a.C.) y fue impulsada por la necesidad de tener un puerto en las cercanías de Corinto que sustentase las ya floridas actividades comerciales de la ciudad. Por lo tanto se optó por la formación de

una cuenca interior, ya que la costa del Lequeo resulta abierta a los vientos dominantes y, por lo tanto, no ofrecía un refugio completo a las naves que allí fondeaban.

Rothaus²⁴ se declara de acuerdo con Salmon y añade que hay algunas semejanzas entre la técnica constructiva del *diolkos* y la de los dos muelles

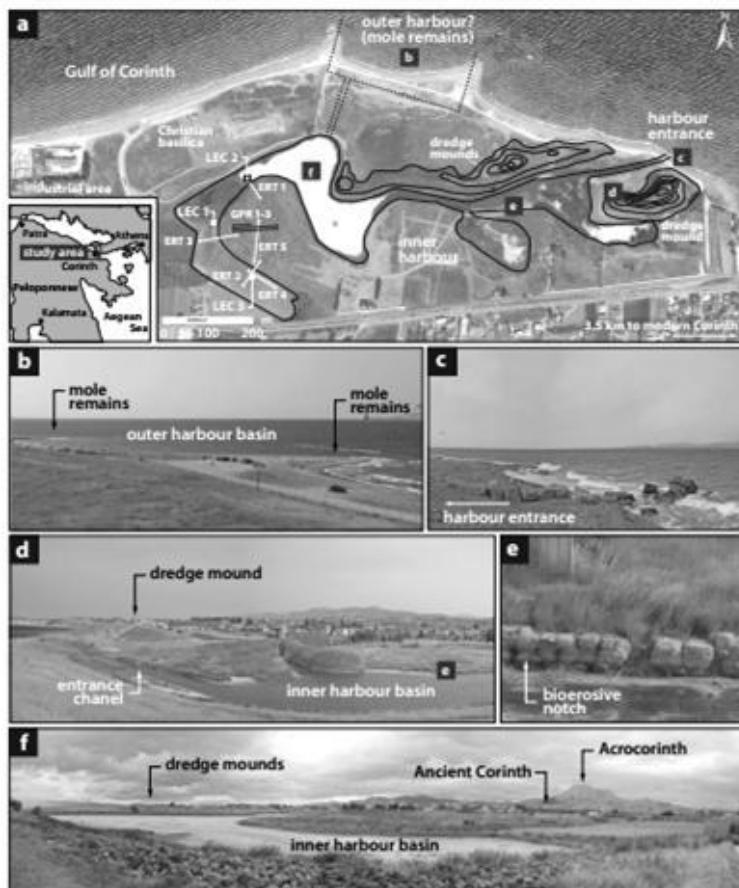


Figura 4: Lequeo, visión de conjunto Hadler, H. (2013), fig. 50.

²³ Salmon, J.B. (1984), p. 464.

²⁴ Rothaus, R.M. (1995), p. 296.

exteriores.

Según las investigaciones de Stiros²⁵ el puerto interior y la construcción del canal tienen que fecharse en un periodo particularmente florido para Corinto, que él sitúa entre el siglo VII y el VI a.C. En esta época Corinto era muy activa en la colonización del Mar Jónico y de Italia meridional, y esto requería necesariamente el aprovechamiento de un puerto importante y adecuadamente equipado. Stiros, por lo tanto, ha propuesto fechar la mayoría de las estructuras presentes en el puerto a los años que transcurren entre el 600 y el 500 a.C.

²⁵ Stiros, S. et al., (1996).

16. Céncreas

Coordenadas: 37°52'58.3"N/ 22°59'40.2"E

Características: entre dos promontorios

Intervenciones: muelles (¿)

Fuentes: Th., IV.42, VIII.10 y VIII.20-23; X., HG., VII. 4.5; D.S. , XV.68.3; Str., VIII.6.4; Liv., XXXII.17-19; Ph., Flacco, 155; Plu., Cat. Mi., 38; Paus., II.2.3; Apul., Met., X.35.

Bibliografía: De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923; Xanthi en Navis II.

Las referencias literarias pre-helenísticas al puerto de Céncreas (*Fig. 30*) desafortunadamente son escasas. Tucídides nombra el puerto en ocasión del desembarco más al Sur del Céncreas que los atenienses efectuaron en el verano del 425 a.C. para no ser vistos por la guarnición que se encontraba de estancia en el puerto:

« ὡς δὲ αὐτοὺς ἔλαθον νυκτὸς καταπλεύσαντες καὶ τὰ σημεῖα αὐτοῖς ἦρθη,
καταλιπόντες τοὺς ἡμίσεις αὐτῶν ἐν Κεγχρειᾷ, ἦν ἄρα οἱ Ἀθηναῖοι ἐπὶ τὸν Κρομμυῶνα
ἴωσιν, ἐβοήθουν κατὰ τάχος »²⁶.

Los otros testigos en los que aparece Céncreas, siempre pertenecientes a Tucídides²⁷, conciernen fundamentalmente al papel de soporte del puerto a las flotas aliadas, lo que nos lleva a pensar que, no obstante la escasez de noticias literarias y de restos arqueológicos, fuese una base naval bastante importante entre el siglo V y el siglo IV a.C.

Las investigaciones

El puerto de Céncreas ha sido indagado ya a partir del inicio del siglo XX, pero las primeras excavaciones científicas se remontan al 1963 y se deben a las Universidades de Chicago y de Indiana, bajo la supervisión de la *American School of Classical Studies*.

El que se conoce mayormente es el puerto de edad romana, ya que el de edad arcaica y clásica se obstruyó con sedimentos durante la antigüedad. El área portuaria de Céncreas

²⁶ Th., IV.42: “Ya que habían desembarcado a primera hora de la mañana no fueron descubiertos; los Corintios, sin embargo, no tardaron en advertir las señales del desembarco y, de esta manera, dejando la mitad de sus tropas en Kenchreai, en el caso de que los atenienses quisiesen atacar Cromión, llegaron al lugar rápidamente” (Trad. Guzmán Guerra).

²⁷ Th., VIII.10 y 20; VIII. 23.

se aprovechaba de una bahía natural en el centro de una playa de 1 km de largo, protegida al Norte y al Sur por dos promontorios rocosos. La bahía era profunda, lo que garantizaba protección del viento dominante procedente de NE: la abertura de la bahía fue ulteriormente fortificada en la época romana a través de la construcción de dos muelles²⁸.

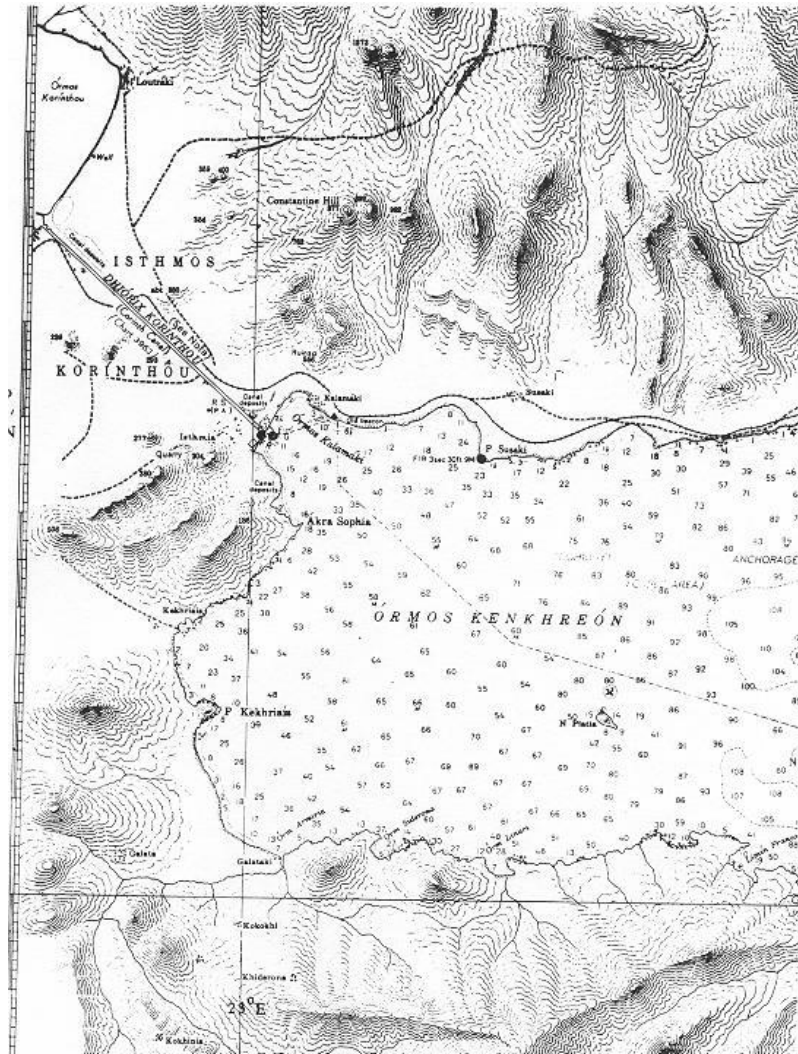


Figura 305: Mapa oceanográfico de Céncreas y de sus alrededores. Scranton, R.L.; Shaw, J.W. y Ibrahim, L. (1978), fig.2.

²⁸ Los muelles son de edad romana, pero no ha de excluirse que en edad griega existiesen ya. Xanthi, A. en Navis II < <http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Kenchreai> > [12/03/2015]