

Del Golfo de Corinto al cabo Cefirio: el viaje de los locrios y la fundación de Locris Epicefiria¹

Soledad MILÁN

Universidad Autónoma de Madrid
soledad.milan@uam.es

Recibido: 11 de febrero de 2012

Aceptado: 28 de mayo de 2013

RESUMEN

Si bien tenemos constancia desde la Edad del Bronce de que tanto el Egeo como el Mediterráneo fueron el escenario de diferentes viajes por parte de los griegos y de otras poblaciones egeas que llevaron al establecimiento de diferentes rutas, será, sin embargo, en el período arcaico cuando se produzca una intensificación de los desplazamientos griegos hacia Occidente, en relación con el comercio y la fundación de colonias. El objetivo de este trabajo es reconstruir el viaje que en su día debieron emprender los locrios para fundar una colonia en el sur de Italia, Locris Epicefiria, e indagar en las posibles rutas que podrían haber utilizado concluyendo que, además de practicar una singladura de cabotaje, los navegantes griegos pudieron también pilotar a mar abierto guiándose mediante de la observación de las estrellas.

Palabras clave: Locrios. Locris Epicefiria. Navegación. Estrella circumpolar. Colonización. Magna Grecia.

From the Gulf of Corinth to Cape Zephyrios: the Locrian's voyage and the foundation of Epizephyrian Locris

ABSTRACT

Although since the Bronze Age we have the evidence that the Aegean and the Mediterranean were crossed by Greek and Aegean people establishing different sailing routes, it will be during the Archaic Greek period that an intensification of the movements of Greeks towards the West in connection with trade and the foundation of colonies will take place. The objective of this paper is to reconstruct the Locrians' journey towards the south of Italy to found a colony, Epizephyrian Locris and to find out the possible routes that they could have followed considering that in addition to coastal navigation they practiced the open-sea navigation with the aid of the latitude-sealing techniques and the stars observation.

Key words: Locrians. Epizephyrian Locris. Navigation. Circumpolar star. Colonization. Magna Graeca.

¹ Este trabajo se realiza dentro del Proyecto de Investigación HAR2008-04081 financiado por la Dirección General de Programas y Transferencia de Conocimiento del MCI. Todas las fechas son a.C.

Desde los inicios de la Edad del Bronce las gentes del Egeo comenzaron a utilizar el mar como uno de los medios principales de desplazamiento, relación e intercambio económico y, así, conocemos la existencia de barcos cicládicos que surcaban el Egeo, disponemos también de datos acerca de la actividad naval de los minoicos durante el Bronce Medio y Reciente y, sobre todo, tenemos evidencia de una serie de rutas micénicas en dirección al Mediterráneo occidental a través de las cuales los barcos de los griegos de la Edad del Bronce alcanzaron las costas de la Península Itálica y de la isla de Sicilia.² Fueron el preludeo, especialmente estas últimas, de aventuras marítimas posteriores y de la expansión del mundo griego en el período arcaico. En este trabajo vamos a intentar reconstruir, a pesar de la escasez de la información disponible, precisamente una de esas empresas marítimas de los griegos hacia Occidente y que tuvo lugar en el período arcaico, la que un día emprendieron los locrios con el objetivo de fundar una de las más importantes colonias griegas de la Magna Grecia, Locris Epicefiria.

Dicha fundación se enmarca, como es obvio, en uno de los mayores procesos migratorios de la Antigüedad que los griegos protagonizaron durante los siglos VIII y VII y que conocemos como la expansión o colonización griega.³ Ya antes de finales del siglo VIII, en momentos previos a la fundación de un gran número de colonias griegas, concretamente entre el establecimiento griego en Pitecusa⁴ y el inicio del último tercio de dicho siglo, una notable cantidad de barcos griegos van a surcar el Mediterráneo desde la Hélade hacia el Oeste, frecuentando, no sin grandes riesgos, en lo que podríamos llamar una etapa precolonial, determinadas zonas de la Península Itálica y de la isla de Sicilia donde más tarde se procederá al establecimiento de los centros coloniales.⁵ De entre todos los griegos que navegaron hacia Occidente, los eubeos parecen haber sido los primeros, los pioneros que fundaron Pitecusa y Cumas.⁶ Asimismo, los corintios debieron contar también con un pequeño asentamiento, al menos desde finales de esta centuria, en la isla de Ítaca,⁷ como centro de apoyo, de aprovisionamiento y aguada, para los barcos que transitaban desde Corinto hacia la Iliria y Sicilia donde, en el último tercio del siglo VIII, crearán la colonia de Siracusa.⁸ En consecuencia, como muy tarde a lo largo del siglo VIII, se habían venido definiendo o redescubriendo, si pensamos en el precedente micénico, a través esencialmente de las navegaciones euboicas y corintias, una serie de rutas navales que, como luego veremos, habrán de ser empleadas por los locrios en su fundación colonial.

² HÄGG – MARINATOS, 1983; GEORGIU 1991; LAMBROU-PHILLIPSON 1991; WEDDE 1991; BASS 1998; ANDERSON *et alii* 2010; BURNS 2010, 8-40; WARD 2010.

³ Para las razones y motivaciones de la colonización griega pueden consultarse GRAHAM 1982; *Id.* 2001; DOMÍNGUEZ MONEDERO 1989; PUGLIESE CARRATELLI 1996; TSETSKHLADE 2006; *Id.* 2008, en particular la introducción al primer volumen donde se hace un estado de la cuestión del proceso de colonización griega (TSETSKHLADE 2006, xxiii).

⁴ En 750, cf. GRAHAM 1982, 97 y 162; WALKER 2004, 84; TSETSKHLADE 2006, 51.

⁵ DOMÍNGUEZ MONEDERO 1989, 634.

⁶ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, Cumas, n° 57, 270, Pitecusa, n° 65, 285; GRECO 2006, 171; TSETSKHLADE 2006, table 6, p. lxix y lxxi.

⁷ HOPPER 1955, 5.

⁸ Entre el 750-725, *vid.* FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 47, 225; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, p. lxxii.

Una de las primeras y principales cuestiones que se nos plantea a la hora de poder comprender la fundación de Locris Epicefiria y que incidirá especialmente en nuestro estudio, tiene que ver con la propia procedencia del contingente colonial locrio. Como es bien sabido, los locrios habitaban dos distintas regiones de la Grecia propia, la Lócride occidental y la Lócride oriental, separadas geográficamente por la Fócide. La Lócride oriental es el nombre moderno que se ha dado a la zona de costa del continente griego frente a las islas de Eubea y Atalante (Str. 9.4.2,1).⁹ Sin embargo, en los testimonios antiguos podemos encontrar tres nombres diferentes: Hipocnemidia, que designaba comúnmente a toda la Lócride oriental y que debía ser el nombre que sus propios habitantes le daban, y además Opuntia y Epicnemidia. Estos dos últimos nombres hacían referencia, en primer lugar, a la división geográfica del territorio, configurado por dos zonas diferentes. Así, la Epicnemidia comprendía la zona situada entre las Termópilas y la antigua Dafnunte (cerca de la moderna Agios Konstantinos), esto es, el área occidental, mientras que la Opuntia dará nombre a toda la parte oriental de esta región.¹⁰ Esta segmentación en dos regiones, Opuntia y Epicnemidia, tuvo en ocasiones un significado mítico, como sucedió con la conquista de la Epicnemidia por parte de los focidios durante la III Guerra Sagrada, entre 352 y 346, o, en el siglo III, cuando las ciudades epicnemidias cayeron bajo el control etolio, y se vieron separadas nuevamente de la Opuntia, como había acontecido durante la ocupación focidia, y quedaron como *poleis* independientes o formaron su propia confederación dentro de la Confederación Etolia.¹¹ La ciudad principal de la Lócride oriental era indudablemente Opunte, mencionada también en los poemas homéricos (*Il.* 2.531) y el culto principal, no sólo de esta *polis* sino de toda la región, parece haber estado dedicado al héroe Ayante, el hijo de Oileo, quien liderara a los locrios en la Guerra de Troya,¹² tradición que luego aparecerá de nuevo en las fuentes a la hora de hablar precisamente de la fundación de la colonia en la Magna Grecia. Tanto la *polis* opuntia como el culto al héroe del ciclo troiano parecen haber desempeñado un papel fundamental en la configuración de la región. Ayante, al igual que su padre Oileo, fue rey de los locrios y nació en la Epicnemidia, en la ciudad de Nárica. Su descendiente fue Locro, el epónimo de toda la etnia.¹³ Un hijo suyo, Opunte, dará nombre a la capital de la Lócride oriental. En la tradición de los locrios, la Lócride occidental fue colonizada por Locro y sus partidarios después de que éste tuviese un enfrentamiento con su hijo Opunte.¹⁴ Precisamente las fuentes insisten en considerar a los locrios hesperios u ozolas como colonos de los orientales.¹⁵ Toda esta genealogía étnica sirvió para reafirmar el sentimiento de pertenencia al mismo *ethnos* derivado de un mismo héroe epónimo que es Locro y de una historia común que se construyó sobre la base de la estirpe. Ya en la primera parte del siglo V, gracias a la denominada Ley Colonial de

⁹ Empleamos aquí la edición y traducción de Torres Esbarranch 2001.

¹⁰ Str. 9.3.1, 4.1; Paus. 10.8.2, 5 (edición y traducción de Herrero Ingelmo 1994); Scymn., 481-482.

¹¹ Cf. SCHOLTEN 2000, 242-247; NIELSEN 2000; PASCUAL GONZÁLEZ 2001, 254; MORENO HERNÁNDEZ – PASCUAL VALDERRAMA 2013, 519-520.

¹² PASCUAL GONZÁLEZ 2001, 248.

¹³ PASCUAL GONZÁLEZ 2013, 181.

¹⁴ PASCUAL GONZÁLEZ 2001, 251.

¹⁵ Str. 9.4.9; Scymn., 480-482.

Naupacto, donde figura un pacto entre hesperios y locrios orientales para contribuir al reforzamiento poblacional de Naupacto, sabemos que los locrios hipocnemidios habían constituido una confederación bajo la hegemonía de Opunte. Es evidente que este estado federal debió ser la culminación de desarrollos arcaicos, al menos tras el final de la hegemonía tesalia en la zona,¹⁶ y en los que Opunte debió desempeñar un papel de primerísimo orden, pero, en todo caso, lo que nos interesa aquí destacar es que en el período arcaico en modo alguno la Lócride oriental puede ser considerada una región atrasada.

A los habitantes de la Lócride occidental se les conocerá como hesperios u ozolas.¹⁷ Los hesperios, el nombre que estos locrios se daban a sí mismos, se habían establecido en la costa norte del golfo de Corinto, entre el golfo de Itea y Naupacto. Justo en sus confines se hallaban sus puertos más importantes: Caleo (la actual Galaxidi), en el golfo de Itea, y la mencionada Naupacto. Aunque, como refiere Rousset,¹⁸ no es fácil delimitar las fronteras de la Lócride Ozola ya que sus confines septentrionales con Etolia –así como la zona de Naupacto– se vieron modificadas desde la época arcaica, la raya oriental bordearía el puerto de Cirra, el santuario de Delfos y, por su lado noreste, se extendería hasta las laderas del Parnaso, mientras que la línea occidental de la región vendría marcada precisamente por el territorio de la ciudad de Naupacto. Estrabón se refiere a esta última aportando una información que nos interesa especialmente para el objeto de nuestro trabajo:

Naupacto, cerca de Antirrío, que recibió su nombre por la construcción de naves que allí tuvo lugar, sea porque los Heráclidas construyeron allí su flota, o, como dice Eforo, porque los locrios habían armado barcos en aquel sitio aún en tiempos antiguos (Str. 9.4.7).

Ya desde la Antigüedad se debatió el origen de los locrios que fundaron Locris Epicefiria.¹⁹ Si éstos procedían de la parte oriental o de la occidental.²⁰ Así Estrabón menciona, explícitamente, que los locrios epicefirios son colonos de los hesperios:

En realidad, estos pueblos [hesperios] son colonos de los epicnemidios, mientras que de ellos son colonos los locros epicefirios (Str. 9.4.9).

Polibio, siguiendo la versión de Aristóteles en contra del testimonio de Timeo, nos dice que los primeros colonos eran locrios fugitivos (sin mencionar ni especificar una de las dos regiones) y, por lo tanto, los habitantes de Locris Epicefiria serían los hijos ilegítimos de las mujeres locrias que provenían de la Lócride Opuntia y pertenecientes a las familias aristocráticas de las Cien Casas y sus dependientes, que concibieron mientras sus esposos luchaban con los espartanos durante la Guerra Mesenia

¹⁶ Cf. DOMÍNGUEZ MONEDERO 2013, 458; BUCK 1972, 96, 100; *Id.* 1996, 874.

¹⁷ Str. 9.4.8, 6; Paus. 10. 38.

¹⁸ ROUSSET 2004, 391.

¹⁹ Para más información sobre las diferentes fuentes antiguas al respecto ver DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 156-157.

²⁰ LURAGHI 1991; PUGLIESI CARRATELLI 1996, 151.

(Plb. 12.5,7-11). De este modo, se conecta esta versión con la tradición del castigo impuesto a Ayante: las mujeres locrias fundadoras de la colonia en Italia eran las descendientes de las familias que proveían cada año dos muchachas al santuario de Atenea en Ilión, leyenda que sirve también para unificar de alguna manera a todos los locrios haciéndoles herederos del castigo.²¹

Los habitantes de ambas lócrides fueron conscientes a lo largo de toda su historia de formar parte de una misma etnia, la de los locrios²² y, de hecho, disponemos de varios testimonios que confirman la existencia del *ethnos* locrio ya en época arcaica. En primer lugar, en el célebre Catálogo de las Naves de la *Iliada* (Il. 2.527-535) se habla de los locrios como pueblo, aunque éstos se sitúan en la Lócride oriental sin mencionar las localidades de la Lócride occidental.²³ Del mismo modo, al menos a partir de la mitad del s. VII, podemos suponer la existencia de este sentimiento de pertenencia a un mismo *ethnos*, en el momento en que se forma la Anficionía de Antela —o al menos cuando ésta se traslada a Delfos en el siglo siguiente—²⁴ en cuyo seno están representados los locrios mediante dos hieromnemes, uno de cada una de las lócrides.²⁵ Ciertamente, desde un punto de vista político, ambas lócrides tuvieron un estado federal propio e independiente al menos desde el siglo V,²⁶ pero asimismo es evidente que existieron relaciones entre ellas. En este sentido podemos interpretar la conocida inscripción encontrada en Galaxidi, donde se alude a la intervención de los locrios orientales en ayuda de la ciudad de Naupacto, empresa en la que también interviene la ciudad ozola de Caleo.²⁷ De la participación en la anficionía, que se reunía en las proximidades de ambas regiones, y del documento sobre Naupacto se derivaría también la impresión de que dicha colaboración no era en modo alguno puntual y discontinua, sino más bien estrecha y asentada a lo largo del tiempo. Por otro lado, el nombre que recibe la colonia, Locris Epicefria, se refiere al conjunto de la etnia de los locrios, algo que puede tener transcendencia ya que en el ámbito de la colonización no es frecuente asignar a una colonia el nombre de una etnia entera. En definitiva, y ésta es también nuestra opinión, la fundación de la colonia locria en la Magna Grecia pudo ser llevada a cabo por el *ethnos* de los locrios,²⁸ en una empresa conjunta de las dos lócrides, y no de una sola Confederación, sea la Hipocnemidia o sea la Hesperia.²⁹

²¹ LERAT 1952a, 23; REDFIELD 2003; DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 153-155 y 162.

²² PASCUAL 2001, 241, n. 1; DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 148.

²³ A este respecto, como señala J. PASCUAL (2001, 243-245), los locrios desde muy antiguo pudieron establecerse inicialmente en Opunte y desde allí fundaron todas o buena parte de las ciudades de la Lócride oriental y posteriormente, colonizaron la Lócride occidental. Estrabón (9.4.7) se hace eco de que Homero no menciona a los locrios occidentales: "Homero, sin embargo, no menciona a los locros occidentales, o al menos no lo hace de manera expresa, sino sólo en la medida en que parece distinguirlos por oposición a aquellos otros locros de los que hemos hablado, cuando dice: 'de los locros que habitan enfrente de la sagrada Eubea', sobreentendiendo que hay otro grupo de locros." (DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 152 y n. 18).

²⁴ DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 161; *Id.* 2013a, 422-423; SÁNCHEZ 2001.

²⁵ LURAGHI 1991, 158-159; DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 148 y 157.

²⁶ PASCUAL 2001, 241, n. 1, y 255.

²⁷ DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 157 y 160.

²⁸ LERAT 1952a, 22; ROUSSET 2004, 391. DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 162.

²⁹ PASCUAL GONZÁLEZ 2001, 247-248; DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 157 y 161.

Una vez identificados los fundadores de Locris Epicefria se hace necesario conocer las razones que llevaron a los locrios a fundar una colonia en el exterior. El territorio locrio no es precisamente de los más prósperos de Grecia y no podemos pensar que, dada la configuración orográfica de la región, su economía se basara abrumadoramente sobre la agricultura sino que más bien debieron primar las actividades ganaderas. De esta manera, la pobreza general de la región, condicionada por una geografía atormentada, el predominio de las actividades ganaderas y la escasez relativa de los terrenos de cultivo junto al crecimiento demográfico pudieron ser sin duda factores que promovieron la inmigración, aunque es muy posible que la región no tuviese los recursos necesarios para financiar el proyecto de colonización. Por otra parte, la llegada de los primeros locrios a la Magna Grecia podemos situarla durante el último cuarto del siglo VIII³⁰ en un momento en el que, durante el paso del siglo VIII al VII, la economía de Grecia central está experimentando algunos cambios debido sobre todo al crecimiento económico de Eubea y de Corinto, lo que indudablemente debió de repercutir en sus zonas aledañas, la Lócride oriental, en el caso de Eubea, y la Hesperia, en el caso de Corinto. De ello da testimonio, como señala Domínguez Monedero,³¹ el registro arqueológico, que confirma un incremento de riqueza en algunas zonas de la Lócride oriental como resultado de la intensificación de sus relaciones con el exterior. Ahora bien, podemos suponer que este crecimiento favoreció en mayor medida a la aristocracia locria, especialmente a las llamadas Cien Casas opuntias, que acumularían riquezas y tierras, de modo que a las condiciones generales de la región vendría a unirse un proceso de acaparamiento de los recursos por parte de la aristocracia.

Finalmente, la decisión de llevar a cabo el proyecto colonizador locrio es bastante factible que hubiera estado influenciada tanto por las relaciones que mantenían los locrios opuntios con las *poleis* euboicas como por el contacto de los locrios hesperios con los corintios. No olvidemos que ambas comunidades lideraban la actividad comercial y la fundación de las colonias a lo largo de los siglos VIII y VII. Por consiguiente, a través de los corintios y de los eubeos, los locrios pudieron conocer las formas de organizar una fundación colonial, las rutas posibles y técnicas de la navegación.³² De hecho, las fechas que se barajan para la fundación de Locris Epicefria (último cuarto del siglo VIII; ver n. 30) coinciden con las de la fundación de la colonia

³⁰ Vid. DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 165 n. 65; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxx.; CORDIANO *et alii* 2010, n. 2.

³¹ DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 163. Domínguez Monedero también relaciona el proceso colonizador con la propia situación social locria: "La colonización, hacia las costas tirénicas, puede verse como un deseo de alejar de la ciudad tanto a una población incrementada como, tal vez, a nuevos grupos sociales que podrían introducir inestabilidad en la cada vez más anquilosada estructura social locria." (2006, 168) y en relación con la tradición mítica sobre el origen locrio (DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 155-156).

³² DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006, 163. También, ver DOMÍNGUEZ MONEDERO 2013a, 406, donde se hace relación a los objetos encontrados en diferentes necrópolis de clara influencia eubea, como por ejemplo Anavra y Agios Dimitrios (Kainourgio). Además de los contactos directos con la Lócride oriental, está patente en el registro arqueológico la influencia euboica en los vasos cerámicos de manufactura indígena excavados en una necrópolis cercana a la antigua Locris Epicefria (ver MERCURI 2004, cit. por CORDIANO *et alii* 2010, n. 11).

corintia de Siracusa (750-725)³³ y las eubeas: Naxos (735/4),³⁴ Catania (730-728),³⁵ Leontinos (750-725),³⁶ Zancle (tercer cuarto del siglo VIII)³⁷ y Regio (final del siglo VIII)³⁸ y puede relacionarse fácilmente con la prosperidad económica ya comentada en los ámbitos euboico y corintio. No es de extrañar que los hesperios emulasen a los corintios ya que desde la costa de su propio territorio se debía ver el tránsito frecuente de las naves corintias hacia el Oeste, y tenemos información sobre algunas fundaciones o establecimientos corintios a su paso, como sucede con Molicio, que en tiempos de Tucídides (3.102.2) era una posesión ateniense, pero que había sido previamente una fundación corintia, y siguiendo la misma costa, Calcis también había sido un enclave corintio.³⁹ Del mismo modo, los locrios orientales debían conocer bien la navegación euboica que desfilaba junto a sus costas. Este conocimiento ha de tenerse en cuenta en la segunda parte de nuestro trabajo. Es posible incluso que eubeos o corintios –o ambos– llegaran a apoyar incluso la empresa colonial locria o al menos que ésta se hiciera con su consentimiento. Como es habitual en la historia de la colonización griega, podemos pensar también que los propios locrios debieron de participar en viajes exploratorios por el mar Jónico antes de la fundación de su colonia en la Magna Grecia.

Vamos a intentar reconstruir uno de los posibles viajes que debieron emprender los locrios hacia Italia y las posibles rutas que pudieron seguir, tratando de dilucidar si siguieron una navegación de cabotaje, a mar abierto o ambas.⁴⁰ Locris Epicefiria es una de las primeras colonias que se fundan en la Península Itálica, Estrabón (6.1-7) nos indica que se funda después de las colonias de Crotona y Siracusa. Sin embargo, el primer asentamiento locrio en la costa jónica del sur de Italia, previo a la fundación Locris, no fue en el lugar donde se habría de levantar la colonia, sino que, como menciona también Estrabón (6.1-7), estuvo en el Cabo Cefirio (actual cabo Bruzzano) y después de algún tiempo, que podemos cifrar en tres o cuatro años, se trasladó veinte kilómetros hacia el Noreste para fundar Locris Epicefiria, entre los ríos Portigliola y Gerace. Es muy probable que el Cabo Cefirio, considerando su estratégica posición en las rutas comerciales que cruzan desde el mar Jónico al Adriático, fuese un puerto de amarre y de abastecimiento de los barcos que surcaban esa ruta.⁴¹ Estrabón (6.4.19) da noticias de la presencia de unos dorios en el cabo Cefirio antes de la fundación de Siracusa. Asimismo hay que anotar que la mención más antigua en las fuentes a la actividad naval locria la encontramos en el Catálogo de la Naves de Homero donde se recogen “las cuarenta naves negras de los locrios, que habitan frente a la sacra Eubea”

³³ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 47, 225; TSETSKHLADE VB 2006, tabla 6, lxxii.

³⁴ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 41, 218; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxxi.

³⁵ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 30, 206; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxxviii.

³⁶ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 33, 209; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxxi.

³⁷ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 51, 233; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxxiii.

³⁸ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, n° 68, 290; TSETSKHLADE 2006, tabla 6, lxxi.

³⁹ Th. 3.108.5 (empleamos aquí la edición y traducción de Torres Esbarranch 1991); Str. 10.2. 4-5, 21; LERAT 1952a, 27.

⁴⁰ Muchos autores son reticentes a admitir que los griegos pudieran utilizar una navegación a mar abierto (cf. LUCE 1998, 5, cit. por BILIĆ 2006, 37 y n. 32).

⁴¹ DOMÍNGUEZ MONEDERO (e.p.).

(II. 2.534). Cabe suponer, en consecuencia, que los locrios conocerían, ya antes de la fundación de Locris Epicefiria, las técnicas y las rutas de navegación. A ello hay que añadir, como fruto de la frecuentación anterior al establecimiento locrio, el hecho de que la población indígena de la zona conocía bien a los griegos, como ha quedado patente en los datos arqueológicos.⁴²

Como veremos más adelante, independientemente de que la aventura colonizadora fuese liderada por una de las dos lócrides o por ambas⁴³ y de las tradiciones míticas que se barajan,⁴⁴ lo que sí parece razonable es pensar que el punto de partida de la expedición se hiciese desde la Lócride Hesperia en general y, concretamente, desde alguno de sus puertos situados en la costa norte del golfo de Corinto,⁴⁵ entre el golfo de Itea y la ciudad de Naupacto. Podemos encontrar algunos testimonios que, si bien muy escasos y de época posterior a la que nos ocupa, nos permitan conocer el tipo de naves que pudieron partir de las costas hesperias del golfo de Corinto en dirección al sur de la Península Itálica. Heródoto (1.163), refiriéndose a los primeros griegos que realizaron grandes viajes por mar, y más concretamente a los foceos, y en la única información disponible sobre los barcos utilizados por los griegos en el período de la colonización del Mediterráneo occidental, nos informa de que no utilizaban naves comerciales, sino que navegaban en pentecónteros, es decir, en naves de guerra.⁴⁶ De esta noticia se desprende también, como señala Pomey, que al especificar el tipo de barco que utilizan los foceos, Heródoto está dando a entender que en otras partes de Grecia y en otras ocasiones se están utilizando otro tipo de naves, esto es, las comerciales.⁴⁷ Heródoto nos viene a decir, en suma, que al menos durante el s. VII se habían diferenciado ambos tipos de naves.⁴⁸ La elección de naves comerciales a vela estaría justificada por su capacidad de carga y la navegabilidad, aunque, como es obvio, tenían una mayor dependencia de las condiciones meteorológicas al verse completamente sometidas al régimen de los vientos. Las naves comerciales redondeadas propulsadas sólo con las velas están bien adaptadas para la navegación a mar abierto y para largas travesías,⁴⁹ pero es posible que los locrios no emplearan este tipo de naves en la fundación de la colonia magnogreca. Heródoto (1.163.2) menciona que los foceos, los primeros en realizar viajes largos, utilizan pentecónteros y no

⁴² DOMÍNGUEZ MONEDERO 1989, 663-757; CORDIANO *et alii* 2010, 498-499.

⁴³ LERAT 1952a, 24-25; DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006a, 50 y ss.

⁴⁴ *Vid.* DOMÍNGUEZ MONEDERO 2013a, 412-418.

⁴⁵ Sobre el golfo de Corinto: FREITAG 2000. Sobre el proceso colonizador de Corinto: FORNIS 1997; STICKLER 2010.

⁴⁶ Práctica que se debió mantener en épocas posteriores según se deduce de la exégesis que Polibio realiza del primer tratado entre Roma y Cartago donde alude a las grandes naves romanas de guerra (Plb. 3.23. 2), ver DOMÍNGUEZ MONEDERO 2009, 138.

⁴⁷ POMEY 1996, 137.

⁴⁸ La distinción entre estos dos tipos de embarcaciones se evidencia ya desde el segundo milenio (*Id.*). Véase también, BROODBANK 1989, 319-337; AUBET 1994, 155-159; WARD 2010.

⁴⁹ Tucídides hace referencia a los corintios y a la construcción naval: "Se dice que los corintios fueron los primeros en ocuparse de las construcciones navales con técnicas muy semejantes a las actuales y que los primeros trirremes de Grecia se construyeron en Corinto. Se sabe asimismo, que Aminocles, un armador corintio, construyó cuatro naves para los samios; y fue unos trescientos años antes del fin de nuestra guerra" (Th. 1.13. 2-3); *vid.* Hdt. 1.163. Para una descripción de las naves e iconografía ver POMEY 1996, 137-140; PRONTERA 1996, 202.

naves mercantes y al pasar revista a los contingentes navales griegos que van a combatir en el cabo Artemisio indica que, mientras en resto de los griegos contribuye con trirremes, los locrios orientales aportan siete pentecónteros (Hdt.8.1.6), siendo ellos los únicos entre todos los griegos que continuaban empleando esta clase de nave. Podemos suponer que el apego a este tipo de embarcación pudo ser fruto de un retraso tecnológico, pero los pentecónteros son naves pequeñas, alargadas y estrechas,⁵⁰ muy apropiadas para la navegación en canales donde el régimen de vientos es poco importante y el factor decisivo se encuentra en las corrientes cambiantes e imprevisibles. De hecho, Estrabón (10.1.9) destaca las dificultades para la navegación en el canal de Eubea. En consecuencia, podemos pensar que los locrios continuaban utilizando este tipo de buques por su mayor adecuación al medio costero en el que vivían, esto es, el canal de Eubea en el caso de los locrios orientales y el golfo de Corinto en el caso de los hesperios. Ambos tipos estaban acostumbrados a navegar en canales y a efectuar mayoritariamente cortas travesías entre los puertos del litoral del canal de Eubea o del golfo de Corinto. En la última parte de la Guerra del Peloponeso, Tucídides (8.3.1) nos dice que el diarca espartano Agis demandó a sus aliados la construcción de naves, ya entonces todas ellas trirremes, para componer una flota que, financiada por Persia, pudiera hacer frente en Asia a la escuadra ateniense. Los locrios orientales tienen que construir su parte correspondiente por lo que es evidente la presencia de astilleros en sus costas que podían obedecer, ya a finales del siglo V, a una larga tradición de construcción naval. No olvidemos, en este sentido y como vimos, que los poemas homéricos (*Il.* 2.534-535) mencionan también los barcos de la Lócride oriental.

Por otro lado, los pentecónteros son naves que podían y debían hacer la mayor parte de la travesía a vela. Sin embargo, son buques mucho más rápidos que los mercantes y que podían recurrir, en momentos de apuro o de calma chicha, a los remos. No olvidemos también que se trata de naves de guerra provistas de un espolón capaces de hacer frente a cualquier amenaza de otros buques que pudiera surgir en el transcurso del viaje. En resumen, los locrios podían contar ya en el siglo V con una tradición de construcción naval, debían conocer bien la tecnología naval y seguían empleando, en el 480 y al parecer de manera exclusiva, pentecónteros, un tipo de barco bien adaptado a su habitual navegación en el Canal de Eubea y el golfo de Corinto, que aportaba unas condiciones de seguridad mucho mayores que los barcos mercantes en la larga travesía hacia las costas del sur de la Península Itálica.

Las técnicas de navegación en la Antigüedad eran muy limitadas y la navegación se basaba en buena medida en el conocimiento (o reconocimiento) visual de las costas y en el entendimiento de determinados fenómenos naturales. En efecto, el buen capitán es aquél “que conoce las costas, el movimiento de las estrellas y la ciencia de los vientos”.⁵¹ Precisamente una de las preguntas principales que nos hacemos a la hora de estudiar la colonización griega en Occidente tiene que ver con nuestro deseo de conocer las rutas seguidas desde las metrópolis hasta el territorio donde

⁵⁰ MORRISON – WILLIAMS 2008, 109-112, 162 y 194-195.

⁵¹ POMÉY 1996, 133, 134 y 137; Medas también hace referencia a la experiencia de los navegantes *Vid.* MEDAS 1998, 167 y 172; e *Id.* 2004, 50.

se va a fundar las colonias. Ciertamente la navegación por la cuenca mediterránea debía llevarse a cabo en su mayor parte mediante navegación de cabotaje. Ello tiene que ver con las deficiencias en las técnicas y, muy posiblemente, con los orígenes de la propia navegación mediterránea. El Mediterráneo, como ya hemos señalado, ha sido surcado desde tiempos muy remotos y probablemente en sus inicios se cubrían distancias cortas practicando la navegación por cabotaje. Pero en el momento que las rutas son más largas sin lugar a dudas se debió ejercer la navegación de altura y tenemos buenos testimonios de esto mismo en la navegación y en las rutas fenicias.⁵² Quizá, en mi opinión, esta dicotomía entre navegación costera y navegación en alta mar sea un tanto engañosa. Las travesías mayores debieron alternar trayectos de cabotaje con singladuras, no muy largas, a través del mar abierto.⁵³ Es probable que esta reunión de rutas de cabotaje y de alta mar, entre conocimientos más antiguos y otros posteriores, fuera precisamente la característica principal de este tipo de viajes.

Indudablemente tanto la estacionalidad como la meteorología y la geografía condicionan la navegación y el itinerario de las rutas marítimas. Algunas fuentes nos dan pistas sobre la navegación en la Antigüedad como es el caso de Hesíodo (*Op.* 664-669, 679-687), quien nos informa sobre los meses más favorables para la navegación que van, en concreto, desde mediados de julio hasta la mitad del mes de septiembre. Además del componente estacional, es imprescindible tener en cuenta la meteorología y en particular la intensidad y dirección de vientos y corrientes. Por último, otro factor que condiciona la ruta a seguir es el geográfico, es decir, fundamentalmente la disponibilidad de buenos puertos y puntos de amarre en el camino.

Teniendo en cuenta todos estos factores mencionados, la ruta más favorable desde las costas occidentales del Peloponeso hasta la Península Itálica transitaba desde el extremo occidental del Peloponeso hasta el canal de Otranto pasando por las islas del mar Jónico, Zancle, Cefalonia y Léucade.⁵⁴ Esta ruta daba la posibilidad de navegar sin perder de vista la tierra firme a lo largo de la costa del Epiro y disponía también de numerosos lugares de amarre.⁵⁵ El Adriático se podría cruzar bien, desde la vertiente septentrional de Corcira o también, desde más al norte, por la bahía de Valona en la costa albanesa actual, donde el canal de Otranto mide apenas setenta kilómetros.⁵⁶ Como veremos, nuestros aventureros locrios probablemente siguieron este itinerario teniendo como punto de partida alguno de los puertos de la costa norte del golfo de Corinto. La navegación de cabotaje subiendo por la costa occidental de Grecia junto a la travesía por el canal de Otranto podría ser el itinerario natural del tráfico comercial desde el Egeo hacia la Magna Grecia y el Tirreno, pero no tiene por qué ser el único. Prontera menciona la posibilidad de una travesía directa y más corta que la anterior hasta la isla de Sicilia atravesando el mar Jónico, argumentando la viabilidad de este

⁵² Estrabón (16.2.24) menciona la pericia de los fenicios para navegar y su conocimiento de las ciencias astronómicas; en particular en AUBET 1994, 150-153; MEDAS 1998; PEÑA *et alii* 2004.

⁵³ G. Vallet en el *II Convegno di Studi sulla Magna Grecia* que tuvo lugar en Taranto en 1962, defendió la existencia de un itinerario directo desde Grecia hacia Italia cruzando el Jónico (VALLET 1963, 117-135).

⁵⁴ PRONTERA 1996, 201 (ver mapa con diferentes itinerarios).

⁵⁵ *Id.* 204.

⁵⁶ Distancia que coincide aproximadamente con los 700 estadios que menciona Estrabón (6.3.5).

itinerario alternativo.⁵⁷ Una ruta por alta mar podría hacerse en otros sitios y así, por ejemplo, los poemas homéricos (*Od.*, 14.246 y ss.)⁵⁸ refieren la navegación directa desde Creta hasta Egipto, favorecida por los vientos del norte. De la misma forma, Heródoto 4.151, con motivo del viaje de los primeros colonos desde Tera hacia la costa de la Cirenaica para fundar la colonia de Cirene, indica que éstos fueron conducidos por un pescador cretense que “arrastrado por los vientos, había llegado a Libia.” (Hdt. 4.151).⁵⁹ Por lo que se refiere a la comunicación entre el Peloponeso y la isla de Sicilia, Tucídides distingue, para la época clásica, dos itinerarios diferentes, aquél que surca las aguas del golfo Jónico, esto es, el canal de Otranto, frecuentado por la navegación de cabotaje entre Grecia y Sicilia (Th. 6.13), y aquél que transita por el mar Sículo para las travesías directas desde la isla de Citera (Th. 4.53).⁶⁰ Asimismo Plutarco (*Dio*, 25) menciona el trayecto que sigue Dión en su expedición a Siracusa que se fecha en 357. Dión partió de la isla de Zancle, dirigiéndose al cabo Pachino en Sicilia (actual cabo Passero), donde llegó después de doce días de navegación directa por alta mar. En el caso que nos ocupa, el recorrido de nuestros locrios es mucho más corto puesto que parten desde la costa norte del golfo de Corinto.⁶¹ Finalmente Estrabón (6.1.11-12) recoge la travesía que iba desde el cabo de Leuca al promontorio Lacinio, actual cabo Colonna, al sur de Crotona, si bien no sabemos si esta ruta se empleaba en las épocas arcaica y clásica. Para calcular la distancia entre el Peloponeso y Sicilia, Estrabón (6.2.1) hace referencia también al trayecto desde la desembocadura del Alfeo⁶² hasta Siracusa en la isla de Sicilia y llama la atención cómo en su representación geográfica sitúa al cabo siciliano Pachino a la misma latitud del estrecho de Mesina. Prontera considera que esta distorsión en la representación que Estrabón realiza del mapa de Sicilia, también patente en la cartografía helenística, podría estar reflejando las rutas marítimas existentes, concretamente dos de ellas: una que iría desde la punta más occidental de la isla de Sicilia hasta África y otra que transitaría desde la parte más oriental hasta el Peloponeso.⁶³ En definitiva, las rutas directas sin escalas por alta mar eran no sólo posibles, sino más habituales de lo que pudiéramos pensar y esto puede ser especialmente cierto para la comunicación entre Sicilia y la Magna Grecia con las costas occidentales de Grecia. Por consiguiente, aquellos navegantes que iban hacia las ciudades griegas del golfo de Tarento y de Sicilia oriental o hacia los puertos tirrénicos, no sólo podían navegar directamente desde la costa jonia hasta el estrecho de Mesina, sino que como señala Prontera,⁶⁴ y ya Fresa planteó en 1969, la ruta marítima directa por mar abierto para cruzar el

⁵⁷ PRONTERA 1996, 205.

⁵⁸ Utilizaremos aquí la edición y traducción de Pabón 1982.

⁵⁹ Empleamos aquí la edición y traducción de Schrader 1979.

⁶⁰ Hay que reconocer que un viaje desde el Egeo, rodeando todo el Peloponeso, todavía sería mucho más largo si continúan el itinerario de navegación de cabotaje hasta el canal de Otranto y que la travesía directa a mar abierto, en caso de poder realizarse, sería mucho más ventajosa (PRONTERA 1996, 205).

⁶¹ *Id.* 205.

⁶² Más adelante veremos el componente mítico de esta ruta. Estrabón nos dice que la travesía desde el cabo Pachino hasta la desembocadura del Alfeo cubre una distancia de 4000 estadios (Str. 6.2.1).

⁶³ PRONTERA 1996, 206 y la representación de la cartografía de Estrabón (V y VI) de LASERRE 1967.

⁶⁴ PRONTERA 1996, 205.

mar Jónico constituía, con toda probabilidad, la singladura habitual de la emigración griega hacia la Italia meridional y Sicilia. A pesar de las dificultades inherentes para realizar una travesía directa por mar abierto desde el golfo de Corinto hasta las costas del sur de Italia, esta ruta era factible y mucho más efectiva que una navegación a cabotaje siguiendo la costa occidental del continente griego.

Es muy probable que fuera precisamente este itinerario el que siguieron los locrios hasta el sur de la Península Itálica. De hecho, disponemos de algunas informaciones, aunque de épocas posteriores, sobre viajeros que siguieron rutas similares a la de los locrios y que confirmarían y abundarían en la posibilidad de efectuar la ruta directa por alta mar entre el golfo de Corinto y el Peloponeso con la Península Itálica o la isla de Sicilia en un plazo de tiempo mucho más reducido.⁶⁵ Una de estas informaciones es el viaje de Apolonio,⁶⁶ un sabio pitagórico que al final de sus días, huyendo del emperador Domiciano, viajó desde Grecia hasta Roma. Embarcó en la ciudad de Corinto para ir hacia Sicilia y desde allí a Roma y, según nos cuentan las fuentes (Philostr., *VA* 7.10), llegó a Dicearquía al quinto día de navegación y de allí fue a Puteoli.⁶⁷ Estamos ante un trayecto realizado probablemente durante el verano.⁶⁸ El viaje de vuelta, ayudado por vientos favorables, se haría en los inicios del otoño y, de acuerdo con las fuentes (Philostr., *VA* 8.15), habría durado nueve días. Bilić considera que el período de tiempo empleado en la vuelta sería excesivo teniendo en cuenta que la ida hasta Puteoli se realiza en cinco días.⁶⁹ Casson indica también que el navegante que va hacia Sicilia, se beneficiaría del viento que le llega de popa, pero sólo cuando está en el meridión de Grecia y que después se vería obligado a cambiar de rumbo;⁷⁰ tomando en consideración además, que en el viaje de vuelta las condiciones son las opuestas, el viaje de ida hacia Sicilia debería de ser más largo que al contrario. Una reinterpretación de las palabras de Filóstrato, nos podría llevar a la conclusión de que la travesía que siguió Apolonio tuvo una duración de seis días incluyendo también el trayecto desde Puteoli a Sicilia. En suma, desde Puteoli, Apolonio cruzaría el estrecho de Mesina y llegaría a Tauro en tres días y desde allí a Siracusa para cruzar el mar Jónico llegando a la desembocadura del Alfeo al sexto día. El ya mencionado viaje de Dion desde Zancle hasta el Cabo Pachino en 357 se efectuó también en verano: “cuando los vientos etesios soplaban continuamente sobre el mar” (Plu. *Dio* 23). Dion llevaba cinco naves y quería evitar la costa para no toparse con sus enemigos, en particular la flota ateniense que estaba atracada en Yapigia. Plutarco nos dice que la flota salió desde Zancle hacia mar abierto y navegó durante doce días hasta llegar al cabo Pachino acompañado de “una fresca y suave brisa” (Plu. *Dio* 25). Según Bilić, considerando que la distancia entre Zancle y el cabo Pachino es

⁶⁵ BILIĆ 2009, 116-132. En este interesante artículo, a través de la interpretación del mito de Alfeo y Aretusa, se demuestra que es posible la navegación nocturna directa entre el Peloponeso y Sicilia, no sólo siguiendo la latitud, sino también mediante la observación de la posición de las estrellas durante la noche.

⁶⁶ Apolonio de Tiana (3 a.C.- 97 d.C.), cuya biografía nos ha llegado gracias a Filóstrato de Atenas: *Vida de Apolonio de Tiana*.

⁶⁷ FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, 256.

⁶⁸ BILIĆ 2009, 116.

⁶⁹ *Id.*

⁷⁰ CASSON 1960, 115.

de 295 millas náuticas, implicaría que Dión habría navegado a una velocidad de un nudo, mientras que sabemos por Heródoto (4.86) que un barco podía navegar a una velocidad cinco veces mayor⁷¹ y vimos también cómo en el viaje de Apolonio, éste llega a Puteoli desde Corinto en cinco días, teniendo los vientos a favor.⁷² La demora de Dión sólo sería explicable si las naves fuesen sobrecargadas y por tanto se viesen obligadas a navegar más despacio.⁷³ Tucídides menciona en varias ocasiones, con motivo de la expedición de Sicilia y los movimientos de tropas de relevo hacia la isla, diferentes rutas: "...que los siciliotas mantengan sus actuales fronteras con nosotros, unos límites que no se discuten (es decir, el golfo Jonio para quien navega a lo largo de la costa y el Mar de Sicilia si se viaja por alta mar)..."⁷⁴ (Th. 6.13.1) y también, el control que los atenienses ejercían a la entrada del golfo de Corinto, obligando a los corintios a realizar la travesía directa cruzando el mar Jónico (Th. 7.17.2). Igualmente nos informa del viaje que hace Alcibiades cuando es reclamado por Atenas y tiene que volver de Sicilia; la travesía que realiza Alcibiades en su propia nave desde Turios directamente hasta Cilene en el Peloponeso (Th. 6.61.6-7) es un ejemplo de una travesía a mar abierto.

Finalmente, el recorrido a mar abierto entre el Peloponeso y la Península Itálica tiene también una tradición mítica. Numerosos autores antiguos⁷⁵ narran el mito que relaciona el río Alfeo, que nace en el Peloponeso y cuyas aguas vierten al mar Jónico, con Sicilia, en particular con la isla de Ortigia, en la costa de Siracusa, donde se encontraba la fuente de Aretusa. Este mito puede ser como mínimo anterior al siglo VI teniendo en cuenta la utilización por parte de los siracusanos en su moneda de símbolos alusivos al mismo.⁷⁶ La leyenda pervivió a lo largo del tiempo y muchos estaban convencidos de que el Alfeo cruzaba el mar y llegaba hasta Ortigia sin verse afectado por la salinidad del mismo.⁷⁷ Lo cierto es que ambos puntos están situados en el mismo paralelo y pueden proporcionar algunas pautas, como el conjunto de noticias analizadas, para la reconstrucción de las rutas marítimas en la Antigüedad.⁷⁸

En conclusión, y es lo que aquí nos interesa recoger, el cruce del mar Jónico entre Sicilia y Grecia, en condiciones favorables de viento, podría hacerse mediante rutas marítimas directas por mar abierto en dos días y medio.⁷⁹ Estas rutas se emplearon en época clásica, en los siglos V y IV, y quinientos años más tarde (viaje de Apolonio), y debían ser bien conocidas en la época arcaica.

Obviamente las rutas por alta mar eran mucho más cortas. Si un barco parte desde la desembocadura del Alfeo hasta Siracusa, siguiendo la costa mediante una navega-

⁷¹ BILÍĆ 2009, 118 y n. 2.

⁷² Ver tabla 1 y 2 que recoge la observación de la dirección de los vientos mensual tanto en Zancle como en Siracusa (BILÍĆ 2009, 118).

⁷³ BILÍĆ 2009, 118.

⁷⁴ Además, cf. Th. 6.34.4, 44.1-2, 104.1; 7.4.1, 19.4-5.

⁷⁵ *Vid.* BILÍĆ 2009, 121 para un análisis exhaustivo.

⁷⁶ Según BILÍĆ (2009, 121), el origen de la leyenda podría retrotraerse al s. VIII.

⁷⁷ Incluso entre los autores clásicos se ha generado un debate, Pausanias (8.54.3) lo acepta, mientras que Estrabón (6.2-4) lo considera un mito (cf. BILÍĆ 2009, 121-122).

⁷⁸ La isla de Ortigia está en la latitud 37°25' N y la desembocadura del Alfeo en Volakas, está en la latitud 37°35' N. (BILÍĆ 2009, 122).

⁷⁹ BILÍĆ 2009, 117.

ción de cabotaje, realizaría una travesía de 450 a 600 millas náuticas. En primer lugar debería de ir hacia el Noroeste, por las islas Jónicas hasta Corcira, o incluso más al norte hasta el promontorio de Acroceraunio en Albania para luego cruzar el estrecho de Otranto. El viaje continuaría a través del golfo de Tarento (bien desde Yapigia hasta el promontorio Lacinio o a lo largo de la costa) y después se pondría rumbo suroeste a Calabria y Sicilia. Pero si uno viajaba desde el Peloponeso directamente hacia el Oeste por el mar abierto, el viaje a Siracusa sería de 300 millas, un 25-50% menos.⁸⁰

Uno de los principales problemas que planteaba la navegación abierta, sin escalas y por alta mar tiene que ver con el mantenimiento del rumbo correcto especialmente en las horas nocturnas. La altitud del polo celeste es equivalente a la latitud del observador y esta altitud es siempre la misma mientras el observador permanezca en la misma latitud. Este hecho es tremendamente importante para la navegación nocturna. Así, partiendo desde diferentes puertos de la costa occidental del Peloponeso, se podría seguir los paralelos 37° y 38° en dirección oeste para navegar hacia Sicilia. Esta alternativa implicaría navegar un tiempo por alta mar, sin puntos de referencia, realizando parte de la travesía durante la noche y, por lo tanto, requeriría navegar orientándose mediante la observación de las estrellas.⁸¹ El método más sencillo para un navegante en la Antigüedad sería seguir la altura del polo, la estrella polar.⁸² En el período en el que se establecen las colonias griegas más relevantes, hacia el 700, no había ninguna estrella suficientemente cerca que sirviera para marcar el polo celestial del Norte. En ese año la estrella Kochab⁸³ estaba a 6°46' del polo celeste mientras que otra, estrella, k Draconis (o Thuban)⁸⁴ estaba a 5°57'. Fresa piensa que los

⁸⁰ *Id.* 123.

⁸¹ En la *Odisea* tenemos referencias de una navegación siguiendo a las estrellas así como su mención a la Osa: "Con aquel dulce viento gozándose Ulises divino desplegó su velamen; sentado rigió con destreza el timón; no bajaba a sus ojos el sueño, velaba a las Pléyades vuelto, al Boyero de ocaso tardío y a la Osa, a que otros dan nombre del Carro y que gira sin dejar su lugar al accho de Orión; sólo ella de entre todos los astros no baja a bañarse al océano" (*Od.* 5, 269-275, usamos aquí la traducción de J. M. Pabón). De esta mención se hará eco Estrabón para aclarar que Homero hace referencia al círculo ártico: "En efecto, mediante los términos Osa y Carro se refiere claramente al Círculo Ártico, pues de lo contrario, habiendo como hay tantos astros que cumplen sus revoluciones en el mismo ámbito espacial, constantemente visible, no habría podido decir lo de 'es la única que no toma parte en los baños del Océano'." (Str. 1.6; usamos aquí la traducción de García Ramón y García Blanco 1991). También nos aparece otra referencia a la Osa en la *Iliada* (*Il.* 28.485-489; usamos aquí la traducción de Crespo Güemes 1991) con motivo de la decoración del escudo de Aquiles.

⁸² La llamada estrella polar es aquella visible a simple vista y que está más próxima al eje de rotación de la tierra o polo celeste; convencionalmente cuando hablamos de estrella polar hacemos referencia a la estrella más próxima al polo celeste del hemisferio norte en ese momento. La altura del polo celeste del hemisferio norte (o sur) es la misma que la latitud del observador y, por lo tanto, cualquier estrella cuya declinación referente al polo sea menor que la latitud, será circumpolar. Sabiendo la declinación de una estrella (*d*) podemos saber si es o no circumpolar en función de la latitud del observador y nunca se ocultan por debajo del horizonte ($90^\circ - d$ para el hemisferio norte). Las estrellas circumpolares son las que están próximas a los polos celestes y por consiguiente puede ser divisadas desde una latitud determinada siempre, durante todas las noches del año. La actual estrella polar es Polaris, llamada también Cinosura y perteneciente a la constelación de la Osa Menor (a *Ursae Minoris*; $d = 89^\circ 16' 49''$).

⁸³ Kochab o Kocab es la estrella beta de la constelación de la Osa Menor (b *Ursae Minoris*). Fue usada como estrella Polar en el hemisferio norte aproximadamente entre los años 1500 a.C. y 500 d.C.

⁸⁴ k Draconis (o Thuban, $\delta = +64^\circ 22' 33,0$) perteneciente a la constelación Draco, utilizada como estrella polar hace más de 4800 años.

griegos navegaban entre la isla de Cefalonia y la Magna Grecia siguiendo la altitud de la estrella Kochab a pesar de que estaba bastante distante del polo,⁸⁵ situación que se mantuvo hasta que la actual estrella polar, Polaris, se acercó al polo celeste. Otro tipo de observación celestial y que pudieron utilizar los navegantes griegos que hacían la travesía desde la Élide a Siracusa consiste en seguir el punto más bajo que alcanzan las estrellas circumpolares en el horizonte y, de esta manera, continuar navegando por la misma latitud, tal y como refleja el mito de Alfeo y la fuente Aretusa que hemos comentado. En este caso, siguiendo el paralelo 37°, se podría buscar la última estrella circumpolar, medir su altitud y seguirla durante toda la travesía. Se trata de una técnica de navegación muy sencilla que les llevaría a culminar su viaje con éxito.⁸⁶ Asimismo, hacia el 700, los griegos pudieron cruzar el mar Jónico entre la desembocadura del Alfeo y la isla de Ortigia en Siracusa con la ayuda de la estrella Rastaban (β Draconis), cuya posición en época micénica también podría servir para estos efectos. Rastaban es una de las estrellas de la constelación Draco bien conocida en la Antigüedad y cuya utilización como guía en la navegación está presente en las fuentes clásicas.⁸⁷ Para cruzar el canal de Otranto, los navegantes griegos habrían observado la altura del Sol en las diferentes estaciones del año y las apariciones de algunas estrellas en el horizonte marino desde sus puntos de residencia. A lo largo del paralelo 38°, entre la isla de Cefalonia y Zancle en la desembocadura del golfo de Corinto, podía seguirse una ruta directa por el mar Tirreno hacia el estrecho de Mesina. La diferencia de longitud entre Cefalonia y el estrecho de Mesina es de 5° con una distancia de 237 millas náuticas. De esta distancia, la mitad corresponde a una ruta a mar abierto desde que se pierde la visibilidad del Monte Eno en Cefalonia hasta que aparece el Aspromonte en Occidente. Utilizando la fórmula que se aplica para calcular el alcance de los faros desde el mar en función de la altura del punto visible y la elevación del ojo del observador,⁸⁸ el Eno se podría divisar durante unas 81 millas náuticas mientras que el Aspromonte empezaría a verse a 91 millas de la costa, quedando aproximadamente unas 120 millas durante las cuales habría que navegar a mar abierto. Hay que tener en cuenta que estos cálculos son teóricos y que, tanto la ausencia de faros como la mayor o menor visibilidad en función de las condiciones meteorológicas, pueden modificar la cifra dada. Con todo, estas 120 millas de navegación a mar abierto se corresponderían con una travesía de dos días completos y, por lo tanto, con veinticuatro horas de navegación nocturna. Durante el verano, partiendo por la noche para beneficiarse de la brisa procedente de tierra adentro, utilizando la vela, el timonel buscaría la estrella β de la Osa Menor (en ese momento la más cercana al polo) que quedaría a su derecha. Al alba, podría todavía ver durante algún tiempo, en línea recta con la popa, el monte Eno, cada vez más lejano en el horizonte mientras que la salida del sol le serviría para confirmar su ruta. Con la siguiente puesta del sol

⁸⁵ FRESA 1969, 253.

⁸⁶ BILIĆ 2009, 125.

⁸⁷ BILIĆ (2009, 125-126) señala varios autores clásicos como Virgilio (*Georgicas*, 1.204-7), Valerio Flaco (*Argonautica*, 2.61-5), Arato de Solos (54-62); Hiparco (1.4.8); Cicerón (*ND*, 2.107), Hesiodo (*Astronomía*) y Eudoxo de Cnido (*Ars Astronomica*), que aluden a la constelación Draco.

⁸⁸ FRESA 1969, 254, n. 25.

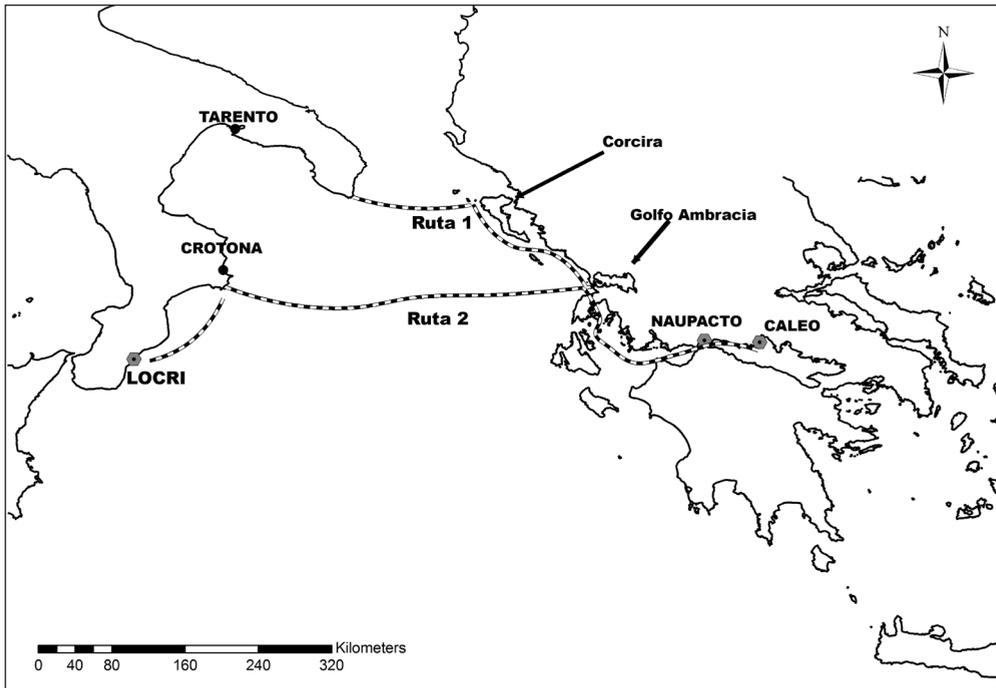


Fig. 1. Rutas de navegación.

y habiendo ya recorrido la mitad de la travesía, el sol en el horizonte (desde el lado derecho en adelante) le permitirá realizar la última corrección de su ruta. Al final de la segunda noche de navegación, siempre siguiendo la β *Ursae Minoris*, verá en el horizonte casi a la vez, el Aspromonte en dirección de la proa y el Etna más a la izquierda.⁸⁹ Ante la ausencia de vientos, teniendo que utilizar los remos, la travesía habría durado el doble de tiempo.

En conclusión y de acuerdo con Bilić,⁹⁰ los navegantes griegos debían haber utilizado técnicas de navegación astronómicas para la navegación entre la madre patria y la Magna Grecia, siguiendo el rumbo a través de la latitud, aprovechando el viento a favor y guiados por las estrellas, a lo largo del paralelo 38° . En nuestra opinión, los locrios pudieron navegar a mar abierto y en parte por la noche mediante la observación de determinadas estrellas.⁹¹

Con todos los datos a nuestra disposición, intentaremos reconstruir la travesía que debieron realizar los locrios para llegar a las costas calabresas, hasta el cabo Epicefirio (Fig. 1). Como señalamos anteriormente, el territorio de la Lócride Hesperia u occidental bordea toda la costa norte del golfo de Corinto limitando con Etolia

⁸⁹ PRONTERA 1996, 254.

⁹⁰ BILIĆ 2006, 42.

⁹¹ Aplicado a la navegación de los fenicios *vid.* MEDAS 1998 y 2004.

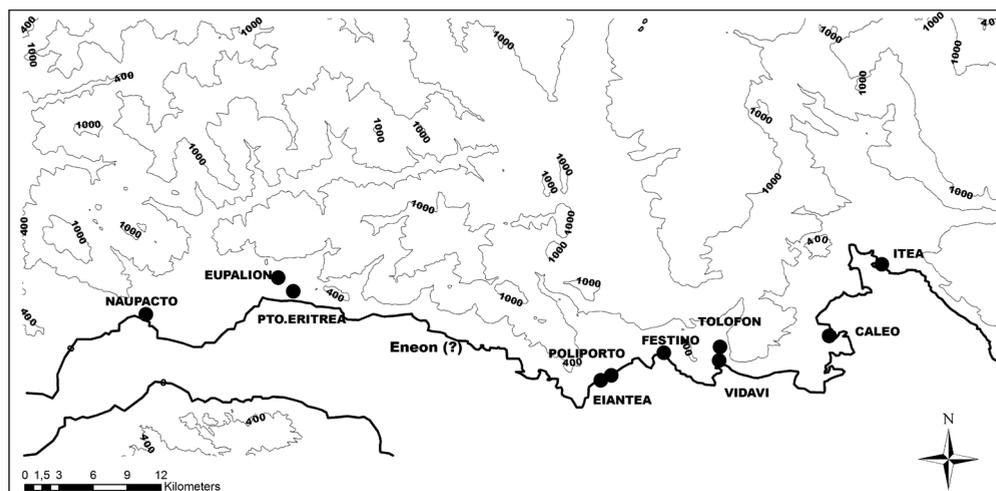


Fig. 2. Lócride Hesperia.

al Oeste y la Fócide en su lado oriental; en particular, se extiende desde el golfo de Itea hasta la ciudad de Naupacto. Parece razonable que la expedición partiese de uno de los puertos locrios que tenemos atestiguados. Los testimonios antiguos nos revelan que, para atravesar la costa locria, es necesario al menos media jornada de navegación, recorriendo una distancia que Estrabón fija en doscientos estadios.⁹² A lo largo de la costa septentrional del golfo de Corinto, tenemos identificados diferentes emplazamientos pertenecientes al territorio de la Lócride Ozola⁹³ (Fig. 2) que vamos a ir enumerando desde el límite de la costa oriental a su confín occidental.

Al menos el grueso de la flota podría partir de Caleo (la actual Galaxidi),⁹⁴ lugar particularmente indicado para albergar una flota. Su enclave geográfico es especialmente propicio y en las fuentes⁹⁵ se considera como uno de los principales puertos de la zona. Así, entre los primeros, Hecateo de Mileto (*FGrH*, 1 F113) menciona Caleo como uno de los fondeaderos de la Lócride y las fuentes posteriores nos confirman que fue una de las ciudades relevantes de la Lócride occidental. Su localización en el golfo de Itea, cerca de la ruta hacia Lócride oriental, facilitaba la concentración de ambas Lócrides a lo que se añade su vecindad al santuario de Delfos que, como bien es sabido, debía ser consultado antes de llevar a cabo cualquier fundación colonial.⁹⁶ Todo ello hace de Caleo un lugar idóneo para iniciar el viaje. Aquí se habría organizado la flota locria quizá con el apoyo de los eubeos, teniendo en cuenta las buenas

⁹² Str. 9.4.8; Scyl. 36. Sería el equivalente a 35 millas náuticas (1 estadio= 174,125 m y 1 milla náutica= 1852 m).

⁹³ LERAT 1952 y 1952a; DOMÍNGUEZ MONEDERO (e.p.).

⁹⁴ LERAT 1952, 23-28, 152-158 y 198-209; ROUSSET 2004, 394, n. 159.

⁹⁵ Además de Hecateo (*FGrH*, 1, F113), Plinio (4.7) y Ptolomeo (3.14.15) indican que Caleo es el puerto locrio más oriental, y más cercano de la Fócide y de Delfos.

⁹⁶ Hdt. 5.42.2; DOMÍNGUEZ MONEDERO 1991, 112-113.

relaciones que mediaban entre los locrios orientales y la isla de Eubea, unida a la creciente prosperidad de esta última impulsada por su actividad comercial a lo largo de gran parte del Mediterráneo tanto oriental como occidental.⁹⁷ Caleo, disponía de dos puertos separados por una península que se adentra en el mar. La ciudad siempre ha estado vinculada a la navegación y a la actividad marítima y tiene atestiguada ocupación desde el tercer milenio, en el Heládico Medio I-II y también durante el arcaísmo.

Desde aquí, siguiendo la costa hacia Occidente, siempre dentro del territorio de la Lócride Hesperia, nuestros navegantes dispondrán de varios enclaves portuarios en los que podrían abastecerse de víveres o incorporar nuevas gentes a su empresa colonizadora. El primer puerto que se encontraba hacia Poniente se situaba en la actual bahía de Vidavi, en el territorio de la antigua Tolofón, identificada asimismo con la actual Vidavi.⁹⁸ Lerat⁹⁹ nos informa de que esta modesta bahía era excelente cobijo para los pequeños barcos que necesitasen refugiarse de los vientos, aunque, salvo en caso de necesidad, no parece probable que las naves locrias se detuviesen en este reducido puerto considerando la cercanía del punto de partida.

El siguiente punto es Festino, un puerto de la Lócride Hesperia donde se ubicaba el santuario de Apolo Festino del que habla Plinio.¹⁰⁰ Lerat lo localiza en la pequeña bahía de Kisseli (actual Panormo).¹⁰¹ A continuación, venía la bahía de Eratini, entre el cabo Psaromita y las ruinas de la iglesia Evangelistria, donde se encuentra el asentamiento antiguo conocido hoy en día como Poliporto,¹⁰² que sin duda también podría ser un buen lugar para fondear y repostar. Navegando siempre hacia el Oeste, le seguiría Eantea,¹⁰³ posiblemente uno de los enclaves más relevantes para nuestros navegantes. Su importancia como puerto y sus actividades marítimas quedan reflejadas en dos inscripciones. Una de ellas es un cenotafio de época arcaica dedicado a un ciudadano de Eantea *proxenos* de la ciudad de Corcira.¹⁰⁴ La existencia de relaciones de proxenia entre Eantea y Corcira nos hablan de la existencia de contactos con el exterior pero, además, puede ser especialmente relevante considerando que Corcira ocupaba un lugar estratégico en la ruta hacia la Magna Grecia que van a seguir las naves locrias. El otro documento epigráfico lo constituye una de las famosas inscripciones en bronce encontradas en Caleo-Galaxidi, en 1848, en la proximidad

⁹⁷ En el Catálogo de las Naves se hace referencia explícita a la ciudad de Tronio que aporta 40 naves y cuyas gentes “habitan frente a la sacra Eubea” (II. 2.530-535). También Pausanias recoge esta relación entre una ciudad locria (en este caso de la Epicnemida y Eubea: “Efectivamente cuando se dispersaron las naves de los griegos a su regreso de Ilión, los locrios de Tronio, la que está junto al río Boagrijo, y los abantes de Eubea, con ocho naves entre ambos arribaron las montañas Ceraunias; y tras establecerse allí y fundar la ciudad de Tronio...” (Paus. 5. 22.4); DOMÍNGUEZ MONEDERO (e.p.).

⁹⁸ Tolofón: LERAT 1952, 50-51 y 138-145; ROUSSET 2004, 397, n. 167.

⁹⁹ LERAT 1952, 139.

¹⁰⁰ LERAT 1952, 47-48 y 121-124. Plinio (4.7) después de Eantea, menciona el puerto de Apolo Festo (*portus Apollinis Phaesti*) y en la lista de lugares del interior, *Phaestum*, que no ha sido localizada. El texto latino de Plinio lo cita después de Eantea, delante de la llanura de Cirra y el puerto de Caleo. LERAT (1952, 121-122) piensa que estamos ante una misma ciudad que también era un puerto.

¹⁰¹ LERAT 1952, 114-123; ROUSSET 2004, 392.

¹⁰² LERAT 1952, 110 y en particular la nota 3, con referencias a otras menciones sobre Poliporto.

¹⁰³ Inicialmente se pensaba que Eantea se correspondía con la actual Galaxidi: ROUSSET 2004, nº 166, 396-397; LERAT 1952, 41-44 y 205-209.

¹⁰⁴ ROUSSET 2004, 397; LERAT 1952, 41.

de la acrópolis y que hoy se halla en el Museo Británico. Dicho epígrafe hace referencia a un tratado entre Eantea y Caleo fechado en la primera mitad del siglo V¹⁰⁵ en el que se establecen relaciones de proxenia entre las dos ciudades y determinados procedimientos judiciales y represalias que deben aplicarse. El puerto de Eantea estaría situado en la actual Paralia Tolofón, donde permanece en pie una torre medieval construida con sillares antiguos y donde también son visibles algunos restos sumergidos, quizá del antiguo puerto, hacia el Sur.

El siguiente enclave sería Eupalión,¹⁰⁶ que posee el mismo nombre hoy en día. Su puerto estaría situado ligeramente más hacia el este del pueblo moderno, en la actual localidad de Monastiraki¹⁰⁷ que se correspondería con el puerto de Eritrea.¹⁰⁸ Antes de llegar a la última ciudad occidental de la Lócride Hesperia, Naupacto, quedaría la antigua Eneón,¹⁰⁹ que no podemos localizar con seguridad, si bien todo apunta a que podría ser un puerto, situado también en la bahía de Monastiraki, pero algo más hacia el Este, en la actual zona de Klima o Marathias o incluso en Glifa.¹¹⁰

El último puerto de la Lócride Ozola y el más importante junto con Caleo, era Naupacto,¹¹¹ que marca el límite con Etolia¹¹² y cuyo nombre, como nos dice Estrabón, se relaciona con la construcción de naves y el embarque de los Heráclidas para invadir el Peloponeso.¹¹³ También se le conoce como el lugar donde Hesíodo fue asesinado según alguna de las tradiciones, aunque también subsisten otras que relacionan este suceso con Eneón y las ciudades de Molicrio y Río, y donde los delfines llevaron su cuerpo para revelar que había sido asesinado.¹¹⁴ Naupacto ocupa una posición estratégica a la entrada del golfo de Corinto y fue el escenario de numerosos hechos históricos y sirvió de base, por poner un ejemplo, a la flota ateniense durante la Guerra del Peloponeso.¹¹⁵ Naupacto debió ser el último fondeadero de los colonos locrios, donde quizá, además de abastecerse para su aventura colonizadora, pudieron sumarse más efectivos a la empresa.¹¹⁶

¹⁰⁵ *JG IX*, 1(2), 717; *TOD*, GHI, N° 24, 31-36.

¹⁰⁶ LERAT 1952, 30, 98-101 y 192-196; ROUSSET 2004, 392. Aparece numerosas veces en diferentes fuentes: *Str.* 9.2.3; *Th.* 3.96.2, 102.1; *Liv.* 28.8; *Plin.* 4.7; *St. Byz.* 286.8-9.

¹⁰⁷ LERAT 1952, 195.

¹⁰⁸ LERAT 1952, 29-30 y 195; ROUSSET 2004, 392. Tito Livio (28.9) dice que Eupalión está cerca del puerto de Eritrea.

¹⁰⁹ LERAT 1952, 44-47 y 192-197; ROUSSET 2004, 392. Tucídides (3.96) menciona que Hesíodo muere en el santuario de Zeus Nemeo y también con motivo de la expedición de Demóstenes contra Etolia: “La base de la que partía era Eneón de Lócride (en la costa de Lócride Ozola, al este de Naupacto)” (3.95.3). Eneón y Eupalión son las últimas ciudades locrias que Euríloco toma por la fuerza antes de penetrar en el territorio de Naupacto (*Th.* 3.102.1).

¹¹⁰ LERAT 1952, 195-197; ROUSSET 2004, 392.

¹¹¹ Parece que el puerto no podía albergar un número grande de barcos, así que es muy probable que la flota atracase en otro lugar cercano, incluso parece posible que pudieran haber utilizado la desembocadura del río Dafne (actual Mornos) como puerto.

¹¹² ROUSSET 2004, n° 165, 395; LERAT 1952, 38-41, 75 y 86-92.

¹¹³ *Str.* 9.4.7. También cabe mencionar la ley colonial de Naupacto que nos ha llegado por el famoso bronce de Galaxidi (*JG IX*² 1, 3, 718) cuyo texto es anterior al establecimiento de los Mesenios en Naupacto hacia mitad del siglo V. Cf. DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006a, 48-49 y 2013, 457.

¹¹⁴ *Hes. Certamen*, 220-255; *Th.* 3.96; *Paus.* 9.38.3.

¹¹⁵ *Th.* 1.103.3; *Paus.* 4.26.1.

¹¹⁶ Para esta cuestión, DOMÍNGUEZ MONEDERO 2006a.

Dejando tras de sí el territorio de la Hesperia, las naves locrias atravesaron el estrecho paso de Antirrío para seguir navegando siguiendo la costa hasta el mar Jónico, con el que se encontrarían llegando a las Eníadas y a la desembocadura del gran río Aqueloo y divisando al frente las islas Jónicas de Ítaca¹¹⁷ y Cefalonia. Será el momento de modificar el rumbo, hasta ahora siempre en dirección hacia el Oeste, para seguir una ruta hacia el Norte, ascendiendo por la costa y sorteando las islas que les iban a acompañar y conducir hasta el paso entre la costa occidental griega y la isla de Léucade. Así, antes de llegar a Léucade, las naves debieron pasar por la pequeña isla de Atokos, dejando Ítaca a su izquierda, continuando en dirección norte y teniendo a la vista la isla de Kalamos a su derecha y la isla de Meganisi a su izquierda. Navegarían entonces por el estrecho paso entre las dos islas y, con la costa occidental de Acarnania por la banda de estribor, divisarían primero la bahía de Mytikas y luego la de la *polis* de Palero,¹¹⁸ llegando después al estrecho paso entre la isla de Léucade, una colonia corintia,¹¹⁹ que debía ser bien conocida por los locrios, y la costa acarnania. Toda esta ruta estaría controlada por los corintios que probablemente prestarían su ayuda a los barcos locrios y que indudablemente se habrían detenido en alguno de estos puntos para abastecerse y reponer fuerzas. Dejando atrás Léucade, los barcos locrios alcanzarían a divisar el gran golfo de Ambracia, también controlado por los corintios. En este primer tramo del viaje locrio desde Caleo hasta el golfo de Ambracia, los locrios habrían recorrido una distancia aproximada de 110 millas náuticas siempre mediante navegación de cabotaje siguiendo la costa. El tiempo teórico empleado para esta primera fase sería de unas veintidós horas¹²⁰ pero es de suponer que podrían pasar parte de la noche atracados en alguno de los puertos que se encontraban a su paso, sin lugar a dudas Naupacto sería uno de ellos, y, por lo tanto, no sería descabellado pensar que habrían tardado unos dos días en llegar hasta el golfo de Ambracia.

Desde el golfo de Ambracia, una vez recorrida la costa oriental de la isla de Léucade, caben dos posibilidades, dos rutas diferentes. La primera, en apariencia la más lógica, consistiría en continuar siguiendo la línea de costa en dirección norte hasta llegar a Corcira, en una singladura aproximada de unas setenta millas náuticas. Corcira, poblada desde la segunda mitad del siglo VIII, fue inicialmente un establecimiento eubeo, fundado por los eretrios, pero, en el momento que nos ocupa, cuando los locrios se dirigen a fundar su colonia, es ya un establecimiento corintio.¹²¹ En esta isla fondearían nuestras naves antes de iniciar la etapa más difícil de su travesía, cruzar el mar Jónico por el canal de Otranto hasta el cabo Yapigio (actual cabo de Santa María de Leuca), en la península salentina.

El canal de Otranto era sin duda uno de los puentes más favorables para poder dar el salto hacia las costas orientales de la Península Itálica. La travesía desde Corcira a la península salentina cubre una distancia de aproximadamente sesenta y cinco millas

¹¹⁷ HOPPER 1955, 5; GEHRKE – WIRBELAUER 2004, 360, n. 122.

¹¹⁸ GEHRKE – WIRBELAUER 2004, 368, n. 131.

¹¹⁹ GRAHAM 1964, 129; GEHRKE – WIRBELAUER 2004, 364, n. 126; TSETSKHLADZE 2006, tabla 6, p. lxx.

¹²⁰ Estimando una velocidad de cinco millas náuticas por hora (FRESA 1969, 254, n. 26).

¹²¹ TSETSKHLADZE 2006, tabla 6, p. xlvi; GEHRKE – WIRBELAUER 2004, 361, n. 123.

náuticas que podría realizarse en torno a trece horas de navegación.¹²² Probablemente se partiría desde Corcira a última hora de la tarde aprovechando que en época estival anochece más tarde y la navegación se beneficia de la brisa procedente de la costa.¹²³ Nada más partir, las naves locrias tendrían a su espalda la visión de los Montes Ilirios, que continuarían observando hasta la llegada de la noche. A partir de ese momento, se guiarían navegando a lo largo del paralelo 39° 45' y siguiendo la estrella circumpolar que en ese período fuera la más visible a lo largo de todo el paralelo, muy probablemente la estrella β Draconis (Rastaban) de la que ya hemos hablado.¹²⁴ Poco después del alba, se habría alcanzado el cabo Yapigio. Estrabón, nos describe la Yapigia:

En su territorio se encuentra tanto el templo de Atenea, que descollaba en el pasado por su riqueza, como el promontorio rocoso que tiene el nombre de cabo Yapigio, un extenso saliente que penetra en el mar abierto orientado hacia el sureste y que gira levemente mirando al cabo Lacinio que viene a su encuentro desde el oeste, cerrando con éste la boca del golfo de Tarento. Al mismo tiempo, en dirección a éste, los montes Ceraunios cierran de manera semejante la boca del golfo Jonio. La distancia recorrida desde el cabo Yapigio hasta los montes Ceraunios es aproximadamente de setecientos estadios, la misma que hasta el cabo Lacinio.¹²⁵

En el territorio yapigio, probablemente ya controlado por los colonos de Tarento, ciudad fundada por los laconios en el 706,¹²⁶ pudieron pernoctar y descansar antes de cruzar el golfo hasta su extremo más occidental, el cabo Lacinio, que se corresponde con el actual cabo Colonna, donde se levantó el Templo de Hera Lacinia, uno de los santuarios arcaicos más relevantes, cercano a Crotona, una *polis* fundada a su vez por colonos aqueos a finales del siglo VIII.¹²⁷

La distancia entre los dos promontorios, Yapigio y Lacinio, según nos dice Estrabón, sería la misma que la recorrida al cruzar el canal de Otranto. En nuestros cálculos, la travesía desde un promontorio a otro sería un poco más larga, cubriendo una distancia de aproximadamente unas setenta millas náuticas y empleando por tanto un día adicional hasta alcanzar el territorio de Crotona. En total, desde la costa griega occidental habrían recorrido unas 215 millas náuticas que corresponderían a cuarenta y tres horas de navegación.

Precisamente disponemos de un importante testimonio sobre la ruta que estamos comentando a propósito de la fundación de la colonia aquea de Crotona. Diodoro recoge la recomendación del oráculo de Delfos a Miscelo sobre el lugar donde debía fundar un asentamiento y describe la travesía que hemos seguido hasta aquí:

¹²² A una velocidad de cinco millas por hora (siguiendo los cálculos que Fresa realiza para la travesía desde Cefalonia hasta el estrecho de Mesina), cf. FRESA 1969, 254, n. 26.

¹²³ *Id.*

¹²⁴ Ver BILIĆ 2005, 149, tabla 1, e *Id.* 2009, 123 y ss.; FRESA 1969, 254-255.

¹²⁵ Str. 6.3.5; seguimos aquí la traducción de Vela Tejada y Gracia Artal 2001.

¹²⁶ Según las referencias literarias (Eus. Hist., *Chron.* 91) que se confirman también con las evidencias arqueológicas. *Vid.* GRAHAM 1982, 112 y 162; FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, 299, n. 71; GRECO 2006, 174.

¹²⁷ GRAHAM 1982, 110 y 160; FISCHER-HANSEN *et alii* 2004, 266, n. 56; TSETSKHLADZE 2006, tabla 6, p. lxix; HALL 2008, 398.

En persona te habla el que lanza lejos; presta atención.
 Aquí está el territorio Tafio, no surcado por arado,
 allí Cálcis, y allí el país de los Curetes, tierra sagrada
 y aquellas son las islas Equinadas, y a su izquierda el enorme mar.
 Por esta ruta no puedes perder el promontorio Lacinio,
 ni la sagrada Crimisa ni la corriente del Ésaro¹²⁸

Desde el territorio de Crotona hasta el cabo Cefirio se navegaría tranquilamente siguiendo la costa oriental del sur de Italia con un trayecto de 78 millas náuticas hasta el punto de destino final donde se iban a instalar nuestros colonos, después de una travesía de 15 a 16 horas. En total habrían recorrido una distancia (siempre aproximada) de 395 millas náuticas y podemos estimar que la duración del viaje sería de tres a cuatro días¹²⁹ en función de las paradas que pudiesen efectuar.

Los colonos locrios pudieron seguir una segunda ruta para la que habría que modificar el rumbo hacia el Oeste mucho antes de llegar a Corcira, desde el golfo de Ambracia, una vez atravesado el estrecho paso entre el continente griego y la isla de Léucade. En este caso, la travesía por mar abierto sería más larga navegando directamente hasta el cabo Lacinio en Crotona o bien hasta el actual Cabo Rizzuto, en el extremo septentrional del golfo de Squillace. Pensemos que el punto previsto para la primera parada en territorio itálico es la colonia de Crotona, con quien sin duda habían entrado en contacto previamente en anteriores viajes exploratorios de la zona y donde podrían fondear y recuperar fuerzas después de la larga travesía por alta mar. En este caso, la distancia entre el golfo de Ambracia y Crotona rondaría las 175 millas náuticas que equivalen a unas 35 horas de navegación. Con el mismo razonamiento que hacíamos en la ruta anterior, la que iba de Corcira, para cruzar el canal de Otranto, nuestros locrios partirían al atardecer dejando a popa el golfo de Ambracia, la isla de Léucade y el monte Psili Korifi con una altura superior a los 1500 m y cuya visión les permitiría no perder el rumbo hasta la entrada de la noche. La travesía nocturna se realizaría siguiendo las estrellas circumpolares a la misma latitud que, en este caso, sería el paralelo 39° 00'. La estrella visible en ese momento, entre otras, podría ser β Draconis (Rastaban).¹³⁰ Al alba de la primera noche, habrían recorrido un total de 55 millas; después de catorce horas con luz natural, orientándose por la situación del sol y, antes de que les alcanzara la segunda noche, indudablemente habrían divisado el monte Gariglione, de 1765 m de altitud, dentro del actual Parque Nacional de Sila. Cuando la noche les alcanzara de nuevo, se verían una vez más obligados a navegar siguiendo las estrellas para llegar a las costas de Crotona poco después del amanecer.

Desde Crotona, el recorrido sería igual que el anterior, en dirección sur, cruzando el golfo de Squillace y transitando la costa hasta el Cabo Cefirio a donde llegarían antes de medianoche después de navegar durante todo el día. Este segundo recorrido cubriría una distancia total de 355 millas náuticas que se corresponderían con unos tres días de navegación.

¹²⁸ Diod. 8.17; seguimos aquí la traducción de Torres Esbarranch 2004.

¹²⁹ Aplicando el reiterado cálculo teórico de una velocidad de cinco millas náuticas por hora.

¹³⁰ BILÍĆ 2005, 149, tabla 1.

En definitiva, como vemos, las diferencias entre ambas rutas no son demasiado relevantes, si bien la primera señalada les permitiría correr muchos menos riesgos al reducirse notablemente la travesía por mar abierto. Sin duda los navegantes locrios debían conocer perfectamente las ventajas e inconvenientes de ambas travesías. Además del precedente micénico,¹³¹ los locrios conocían las navegaciones euboicas y corintias, sin que tengamos que descartar los viajes previos de reconocimiento efectuados por los propios locrios. A pesar de lo que pueda parecer inicialmente y de la poca información de que disponemos, los navegantes griegos se mostraron como buenos marinos, no solo en las distancias cortas, practicando la navegación de cabotaje, sino que al igual que los fenicios,¹³² conocían bien las técnicas de navegación y fueron capaces de navegar a mar abierto cuando la travesía lo requería.

Bibliografía

- ANDERSON, A. – BARRETT, J. H. – BOYLE, K. V. (EDS.), (2010): *The global origins and development of seafaring*, McDonald Institute Monographs, Cambridge.
- AUBET, M^a E. (1994): *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, Barcelona.
- BASS, G. F. (1998): “Sailing Between the Aegean and the Orient in the Second Millennium BC.”, [en] E. H. Cline – D. Harris-Cline (eds.), *The Aegean and the Orient in the Second Millennium: Proceedings of the 50th Anniversary Symposium, Cincinnati, 18-20 April 1997* (=Aegaeum 18), Liège, 183-191.
- BILIĆ, T.
 (2005): “Latitude sailing on the Mediterranean”, *Opuscula Archaeologica* 29, 121-157.
 (2006): “Some Northern Constellations Used for Navigation in Antiquity”, *Vjesnik Arheološkog Muzeja u Zagrebu* 39, 15-58.
 (2009): “The Myth of Alpheus and Arethusa and Open-Sea Voyages on the Mediterranean -Stellar Navigation in Antiquity”, *The International Journal of Nautical Archaeology* 38/1, 116-32.
- BROODBANK, C. (1989): “The Longboat and Society in the Cyclades in the Keros-Syros Culture”, *AJA* 93/3, 319-337.
- BUCK, R. J.
 (1972): “The formation of the Boiotian League”, *CPh.* 67, 94-101.
 (1996): “La Grecia centrale tra 900 e 500 a.C.”, [en] S. Settis (ed.), *I Greci, Storia, cultura, arte, società*. 1. *Noi e I greci*, Torino, 869-884.
- BURNS, B. E. (2010): *Mycenaean Greece, Mediterranean Commerce, and the Formation of Identity*, Cambridge.
- CASSON, L.
 (1960): *The Ancient Mariners*, London.
 (1971): *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.

¹³¹ Una buena recopilación tanto de evidencias arqueológicas como de la bibliografía referida al tema la encontramos en VANSCHOONWINKEL 2006, 41-113. Los yacimientos del golfo de Tarento registran precisamente una mayor presencia de objetos micénicos (Cf. VANSCHOONWINKEL 2006, 53, fig. 5).

¹³² MEDAS 1998.

- CERCHIAI, L. *et alii* (2004): *The Greek Cities of Magna Graecia and Sicily*, J. Paul Getty Museum, Los Angeles.
- CORDIANO, G. (2000): “Per una carta archeologica della zona confinaria tra *Reghion* e *Lokroi Epizephyrioi* in Magna Grecia”, *AFLS* 21, 9-32.
- CORDIANO, G. – ISOLA, C. – INSOLERA, E. (2010): “Lo *Zephyrion akroterion* e la parte meridionale della più antica *chora* di *Kokroi Epizephyrioi*: nuovi dati e rinvenimenti”, [en] C. Fornis Vaquero – J. Gallego – P. López Barja – M. Valdés Guía (eds.), *Dialéctica histórica y compromiso social. Homenaje a Domingo Plácido*, Zaragoza, 497-518.
- CRESPO GUÉMES, E. (1991): Homero, *Iliada*, Gredos, Madrid.
- DE FRANCISCIS, A. (1958): “Ancient Locri”, *Archaeology* 11/3, 206.
- DOMÍNGUEZ MONEDERO, A. J.
 (1989): *La colonización griega en Sicilia griegas, indígenas y púnicos en la Sicilia arcaica: interacción y aculturación* (=BAR International Series N° 549), Oxford.
 (1991): *La Polis y la expansión colonial griega. Siglos VIII-VI*, Madrid.
 (2001): “Fronteras e intercambio cultural en el mundo griego colonial», [en] López Barja – Reboreda Morillo (eds.), 2001, 107-126.
 (2006): “De la identidad étnica a la identidad política: los locrios de Grecia y de Italia”, [en] D. Plácido – M. Valdés – F. Echeverría – M. Y. Montes (eds.), *La construcción ideológica de la ciudadanía. Identidades culturales y sociedad en el mundo griego antiguo*, Madrid, 147-170.
 (2006a): “Locrios y Mesenios: de su cohabitación en Naupacto a la fundación de Mesene. Una aproximación al estudio de la diáspora y el ‘retorno’ de los Mesenios”, *Polis* 18, 39-74.
 (2007): “Los mesenios de la diáspora: de la sumisión a la resistencia”, *SHHA* 25, 79-101.
 (2009): “El final del Arcaísmo y la transformación de los mecanismos de intercambio en el Mediterráneo”, *Gerion* 27, 127-146.
 (2013): “The Late Archaic Period”, [en] Pascual – Papakonstantinou (eds.), 2013, 445-470.
 (2013a): “Early Settlement and Configuration of the Archaic *Poleis*”, [en] Pascual – Papakonstantinou (eds.), 2013, 405-443.
 (e.p.): “The locrians and the sea”.
- FISCHER-HANSEN, T. – NIELSEN, T. N. – AMPOLO, C. (2004): “Italia and Kampania”, [en] Hansen – Nielsen (eds.), 2004, 249-320.
- FORNIS, C. (1997): “La *polis* como metrópoli: Tucídides y el imperio colonial corintio”, [en] D. Plácido – J. Alvar – J. M. Casillas – C. Fornis (eds.), *Imágenes de la polis*, Madrid, 63-87.
- FREITAG, K. (2000): *Der Golf von Korinth. Historisch-topographische Untersuchungen von der Archaik bis in das I. Jh. v. Chr.*, München.
- FRESA, A. (1969): “La navigazione astronomica per la Magna Grecia”, *Annali dell’Istituto Universitario Navale di Napoli* 8, 241-257.
- GARCÍA RAMÓN, J. L. – GARCÍA BLANCO, J. (1991): Estrabón, *Geografía. Libros I-II*, Gredos, Madrid.
- GEHRKE, H.-J. – WIRBELAUER, E. (2004): “Akarnania and Adjacent Areas”, [en] Hansen – Nielsen (eds.), 2004, 351-378.
- GEORGIU, H. S. (1991): “Bronze Age Ships and Rigging”, [en] Laffineur – Basch (eds.), 1991, 61-71.

- GÖTTLICHER, A. (2006): *Seefahrt in der Antike. Das Schiffswesen bei Herodot*, Darmstadt.
- GRAHAM, A. J.
 (1964): *Colony and Mother City in Ancient Greece*, New York.
 (1982): "The colonial expansion of Greece", *CAH* III 3², 83–162.
 (2001): *Collected Papers on Greek Colonization*, Leiden–Boston–Colonia.
- GRECO, E. (2006): "Greek Colonisation in Southern Italy: A Methodological Essay", [en] Tsetschlazde (ed.), 2006, 169-200.
- HÄGG, R. – MARINATOS, N. (1984): *The Minoan Thalassocracy. Myth and Reality. Proceedings of the Third International Symposium at the Swedish Institute of Athens, 31 May-5 June, 1982*, Göteborg.
- HANSEN, M. H. – NIELSEN, T. H. (EDS.), (2004): *An inventory of Archaic and Classical poleis*, Oxford.
- HERRERO INGELMO, M. C. (1994): Pausanias. *Descripción de Grecia. Libros III-IV*, Gredos, Madrid.
- HOPPER, R. J. (1955): "Ancient Corinth", *Greece & Rome, Second Series* 2/1, 2-15.
- LAFFINEUR, R. – BASCH, L. (EDS.), (1991): *Thalassa. L'Egée préhistorique et la mer. Actes de la troisième rencontre égéenne internationale de l'Université de Liège, Station de recherches sous-marines et océanographiques (StaReSo), Calvi, Corse, 23-25 avril 1990 (=Aegaeum 7)*, Liège.
- LAMBROU-PHILLIPSON, C. (1991): "Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel", [en] Laffineur – Basch (eds.), 1991, 1-20.
- LASSERRE, F. (1967): *Strabon. Géographie. Livres V-VI*, Les Belles Lettres, Paris.
- LERAT, L.
 (1952): *Les Locriens de l'Ouest. I.- Topographie et ruines*, Paris.
 (1952a): *Les Locriens de l'Ouest. II: Histoire, Institutions, Prosopographie*, Paris.
- LÓPEZ BARJA, P. – REBOREDA MORILLO, S. (EDS.), (2001): *Fronteras e identidad en el mundo griego antiguo: II Reunión de Historiadores (Santiago–Trasalba, 25-27 de septiembre de 2000)*, Santiago de Compostela.
- LUCE, J. V. (1998): *Celebrating Homer's Landscapes: Troy and Ithaca Revisited*, New York.
- LURAGHI, N. (1991): "In margine alla tradizione sulla metropoli dei Locresi Epizefiri", *Historia* 40, 1991, 143-159.
- MEDAS, S.
 (1998): "«Siderum observationem in navigando Phoenices (invenerunt)» (Plinio, *N.H.* VII, 209). Appunti di 'navigazione astronomica' fenicio-punica", *RStudFen* 26, 147-173.
 (2004): "L'orientamento astronomico: aspetti tecnici della navigazione fenicio-punica tra retorica e realtà", [en] Peña *et alii* (eds.), 2004, 43-53.
- MERCURI, L. (2004): *Eubéens en Calabre à l'époque archaïque. Formes de contacts et d'implantation*, Roma.
- MOMIGLIANO, A. (1945): "The Locrian Maidens and the Date of Lycophron's Alexandra", *CQ* 39/1-2, 49-53.
- MORENO HERNÁNDEZ, J. – PASCUAL VALDERRAMA, I. (2013): "The Hellenistic Period (323-146)", [en] Pascual – Papakonstantinou (eds.), 2013, 507-535.
- MORRISON, J. S. – WILLIAMS, R. T. (2008): *Greek Oared Ships 900-322 BC*, Cambridge.

- NIELSEN, TH. H. (2000): “Epiknemidian, Hypoknemidian, and Opountian Lokrians. Reflections on the Political organisations of East Lokris in the Classical Period”, [en] P. Flensted-Jensen (ed.), *Further Studies in Ancient Greek Polis*, Stuttgart, 91-120.
- OLDFATHER, W. A. (1916): “Studies in the History and Topography of Locris”. *I, AJA* 20/1, 32-61; 20/2, 154-172 y 20/3, 346-349.
- PABÓN, J. M. (1982): Homero, *Odisea*, Gredos, Madrid.
- PASCUAL GONZÁLEZ, J.
 (2001): “Identidades y fronteras en Grecia central”, [en] López Barja – Reboreda Morillo (eds.), 2001, 241-263.
 (2013): “The Ancient Topography of the Epicnemidian Locris”, [en] Pascual – Papakonstantinou (eds.), 2013, 65-199.
- PASCUAL, J. – PAKONSTANTINO, M. F. (EDS.), (2013): *Ancient Topography and History of Epicnemidian Locris*.
- PEÑA, V. – MEDEROS A. – WAGNER, C. G. (EDS.), (2004): *La navegación fenicia*, Madrid.
- POMEY, P. (1996): “Navigazione e navi all’epoca della colonizzazione greca”, [en] Pugliese Carratelli (ed.), 1996, 133-140.
- PRONTERA, F. (1996): “Le comunicazioni marittime”, [en] Pugliese Carratelli (ed.), 1996, 201-208.
- PUGLIESE CARRATELLI, G. (1996): “Profilo della storia politica dei Greci in Occidente”, [en] Pugliese Carratelli (ed.), 1996, 141-176.
- PUGLIESE CARRATELLI, G. (ED.), (1996): *I Greci in Occidente*, Milano.
- REDFIELD, J. M. (2003): *The Locrian Maidens. Love and Death in Greek Italy*, Princeton.
- ROUSSET, D. (2004): “West Locris”, [en] Hansen – Nielsen (eds.), 2004, 391-398.
- SÁNCHEZ, P. (2001): *L’Amphictionie des Pyles et de Delphes: recherches sur son rôle historique, des origines au II. Siècle de notre ère*, Stuttgart.
- SCHOLTEN, J. B. (2000): *The Politics of Plunder: Aitolians and their Koinon in the Early Hellenistic Era, 279–217 B.C.*, Berkeley.
- SCHRADER, C. (1979): Heródoto. *Historia. Libros III-IV*, Gredos, Madrid.
- STICKLER, T. (2010): *Korinth und seine Kolonien. Die Stadt am Isthmus im Mächtegefüge des klassischen Griechenland*, Berlin.
- TOD, M. N. (1946): *A Selection of Greek Historical Inscriptions*, Oxford, vol. I.
- TORRES ESBARRANCH, J. J.
 (1990): Tucídides. *Historia de la Guerra del Peloponeso. Libros I-II*, Gredos, Madrid.
 (1992): Tucídides. *Historia de la Guerra del Peloponeso. Libros V-VI*, Gredos, Madrid.
 (2001): Estrabón. *Geografía. Libros VIII-X*, Gredos, Madrid.
 (2004): Didodoro de Sicilia. *Biblioteca Histórica. Libros IV-VIII*, Gredos, Madrid.
- TSETSKHLADZE, G. R. (ED.)
 (2006): *Greek Colonisation. An account of greek colonies and other settlements overseas*, vol. I (=Mnemosyne, Bibliotheca Classica Batava. Suppl. 193), Leiden.
 (2008): *Greek Colonisation. An account of greek colonies and other settlements overseas*, vol. II (=Mnemosyne, Bibliotheca Classica Batava. Suppl. 193), Leiden.
- VANSCHOONWINKEL, J. (2006): “Mycenaean Expansion”, [en] Tsetskhladze (ed.), 2006, 41-113.

- VALLET, G. (1963): “Les routes maritimes de la Grande Grèce”, [en] *Vie della Magna Grecia, Atti del II Convegno di Studi sulla Magna Grecia (Taranto 1962)*, Napoli, 117-135.
- VELA TEJADA, J. – GRACIA ARTAL, J. (2001): Estrabón. *Geografía. Libros V-VII*, Gredos, Madrid.
- WALKER, K. G. (2004): *Archaic Eretria: A Political and Social History from the Earliest Times to 490 B.C.*, London.
- WARD, C. A. (2010): “Seafaring in the Bronze Age Aegean: Evidence and Speculation”, [en] D. J. Pullen (ed.), *Political Economies of the Aegean Bronze Age: Papers from the Langford Conference, Florida State University, Tallahassee, 22–24 February 2007*, Oxford, 149-160.
- WEDDE, M. (1991): “Aegean Bronze Age Ship Imagery: Regionalisms, a Minoan Bias, and a ‘Thalassocracy’”, [en] Laffineur – Basch, (eds.), 1991, 73-94.