

CFC: *egi* 11 (2001)

## ***De la guerra marítima a la suntuosidad de Ptolomeo Filopátor***

Luz María GARCÍA FLEITAS  
Germán SANTANA HENRÍQUEZ

### ***Abstract***

Wealth, ostentation and rivalry: we can extract these characteristics from the details reported by Greek historians as Callixenus, Satyrus and Lycaeus, who contribute an interesting information about the Ptolemaic Egypt. When Alexander died, the fight for the spoils of his empire raged on the water as well as on land. Ptolemy I of Egypt inherited the share of Alexander's fleet. Antigonus the One-Eyed, who had a keen appreciation of sea power, together with his son Demetrius, a brilliant tactitian and designer of ships, set out to match it, and this touched off the greatest naval arms race in ancient history. Each side launched bigger and bigger *polyremes*. This rivalry brought about the innovations in the naval construction. But later, Ptolemy IV launched the monstrous *tessarakonteres* and the magnificent *thalamegos*: Ptolemy IV was not innovator but merely builder of showpieces.

### 1. INTRODUCCIÓN

«Y es que no hay nada que atraiga tanto a los griegos como oír cualquier relato con Egipto como tema...» (II.27.3).

Esta frase puesta en boca de un sacerdote egipcio en las *Etiópicas* de Heliodoro explica perfectamente el considerable número de noticias sobre ese país que ha llegado hasta nosotros a través de los griegos. Entre todas

estas noticias se hallan numerosos fragmentos que han sido recogidos por F. Jacoby<sup>1</sup>.

El presente trabajo se centra en aquellos fragmentos de los historiadores griegos (excluidos Heródoto, Diodoro, Estrabón y Manetón) que tratan sobre los Ptolomeos, y en especial sobre sus flotas. En tales textos queda patente, por un lado, la admiración que entre los historiadores causó la riqueza de Ptolomeo II y la excentricidad de Ptolomeo IV; por otro, la importancia de la navegación en el Mediterráneo y concretamente en Egipto.

## 2. EL PERÍODO PTOLEMAICO EN LOS FRAGMENTOS DE LOS HISTORIADORES GRIEGOS

Una de las características del período que sigue a la muerte de Alejandro Magno es la magnificencia. Dicha característica es posible verla diáfana en los fragmentos aquí seleccionados. Entre los historiadores que conforman este trabajo se puede vislumbrar cierta predilección por el tratamiento de algunos aspectos relacionados con los Ptolomeos, sobre todo con Ptolomeo II Filadelfo y Ptolomeo IV Filopátor. Cuatro son los autores que lo hacen: Liceas de Naucratis (s. IV a. C.), Demetrio de Bizancio (III a. C.), Sátiro (III a. C.) y Calíxeno de Rodas (II a. C.).

Demetrio de Bizancio escribió en ocho libros una obra titulada *Asuntos sobre Antíoco y Ptolomeo II y su gobierno en Libia*, aunque desgraciadamente no ha llegado a nosotros más que el siguiente testimonio de Diógenes Laercio:

Diógenes Laercio, V.83: Γεγόνασι δὲ Δεμήτριοι ἀξιόλογοι εἴκοσι... ἔβδομος βυζάντιος, ἐν τρισκαίδεκα βιβλίοις γεγραφῶς τὴν Γαλατῶν διάβασιν ἐξ Εὐρώπης εἰς Ἀσίαν· καὶ ἐν ἄλλοις ὀκτὼ τὰ περὶ Ἀντίοχον καὶ Πτολεμαῖον καὶ τὴν τῆς Λιβύης ὑπ' αὐτῶν διοίκησιν (FGrH 162, T1).

Ha habido veinte Demetrios dignos de mención... el séptimo fue Demetrio de Bizancio, que escribió en trece libros *El viaje de los Gálatas de Europa a Asia*; y en otros ocho *Asuntos sobre Antíoco (sc. Sóter) y Ptolomeo (sc. Filadelfo) y su gobierno de Libia*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Die Fragmente der griechischen Historiker* (FGrH), dritter Teil (nr. 608 a - 856), Leiden 1958.

<sup>2</sup> Este fragmento y los siguientes han sido traducidos por Luz María García Fleitas. Para los fragmentos de Calíxeno han sido igualmente confrontadas las tra-

El fragmento de Sátiro (FGrH 631, F1) pertenece a una obra supuestamente titulada *Pueblos de los alejandrinos*, y su contenido, al enraizar la familia de los Ptolomeos con el propio Dioniso, resulta realmente curioso.

Teófilo, *Ad Autol.*, II.7: Διονύσου καὶ Ἀλθαίας τῆς Θεστίου γεγενῆσθαι Δηιάνειραν· τῆς δὲ καὶ Ἡρακλέους τοῦ Διὸς οἶμαι ὕλλον· τοῦ δὲ Κλεοδαῖον· τοῦ δὲ Ἀριστόμαχον· τοῦ δὲ Τήμενον· τοῦ δὲ Κεῖσον· τοῦ Μάρωνα· τοῦ δὲ Θέστιον· τοῦ δὲ Ἀκοόν· τοῦ δὲ Ἀριστοδαμίδαν· τοῦ δὲ Κάρανον· τοῦ δὲ Κοῖνον· τοῦ δὲ Τυρίμαν· τοῦ δὲ Περδίκκαν· τοῦ δὲ Φίλιππον· τοῦ δὲ Ἀέροπον· τοῦ δὲ Ἀλκέταν· τοῦ δὲ Ἀρσινόην· τῆς δὲ καὶ Λάγου Πτολεμαῖον τὸν καὶ Σωτήρα· τοῦ δὲ καὶ Βερενίκης Πτολεμαῖον τὸν Φιλάδελφον· τοῦ δὲ καὶ Ἀρσινόης Πτολεμαῖον τὸν Εὐεργέτην· τοῦ δὲ καὶ Βερενίκης τοῦ Μάγα τοῦ ἐν Κυρήνῃ βασιλεύσαντος Πτολεμαῖον τὸν Φιλοπάτορα· ἡ μὲν οὖν πρὸς Διόνισον τοῖς ἐν Ἀλεξανδρείᾳ βασιλεύσασι συγγένεια οὕτω περιέχει, ὅθεν <καὶ τὰς προσωνομίας ἔχουσιν οἱ κατ' αὐτοὺς δῆμοι>, καὶ ἐν τῇ Διονυσίᾳ φυλῇ δῆμοί εἰσι κατακεχωρισμένοι <οἶδε>· ....

De Dioniso y Altea, la hija de Testio, nació Deyanira; de ella y Heracles, el hijo de Zeus, Hilo, creio; de él Cleodeo; de él Aristómaco; de él Témeno; de él Ciso; de él Marón; de él Acóo, de él Aristodamis, de él Cárano, de él Ceno. De él Turíma, de él Perdicas, de él Filipo, de él Aeropo, de él Alcetas, de él Aminta, de él Bocro, de él Meleagro, de él Arsínoe; de ella y Lago, Ptolomeo Sóter; de él y Berenice, Ptolomeo Filadelfo; de él y Arsínoe, Ptolomeo Evergetes; y de éste y Berenice Magas, que reinó en Cirene, Ptolomeo Filopátor. Así pues el parentesco con Dioniso de los que reinaron en Egipto es de tal manera que <los pueblos tienen sus nombres por ellos>....

Aquí se vislumbra ya la rivalidad entre los Ptolomeos y sus rivales antigónidas. Si éstos últimos veían sus orígenes en el propio Heracles, los Ptolomeos se remontaban al propio Dioniso. Este testimonio se encuentra directamente relacionado con el contenido de uno de los tres fragmentos de Calíxeno de Rodas (FGrH 627, F2). Este historiador describe minuciosamente una fastuosa procesión llevada a cabo por Ptolomeo Filadelfo. Se trata de una fiesta de carácter dionisiaco destinada a «exaltar los orígenes divinos y heroicos de

---

ducciones de C. B. Gulick (*Deipnosophists*, Londres 1969-71<sup>2</sup>, 7 vols.), y la de Lucía Rodríguez-Noriega Guillén (*La cena de los eruditos*, I-V, Madrid 1998, 2 vols.).

la dinastía lágida» como bien afirma Gómez Espelosín<sup>3</sup>. El extenso pasaje —en el que se describe todo tipo de lujos— finaliza con la enumeración de los diversos tipos de embarcaciones que el mismo rey había hecho incluir en su flota<sup>4</sup>. De igual modo la riqueza y los deseos de ostentación reflejados en aquella procesión siguen siendo un elemento importante en los restantes fragmentos de Calíxeno.

El segundo fragmento se detiene en un obelisco ordenado erigir por Ptolomeo II como regalo a su hermana y esposa Arsínoe:

Plinio, *H.N.* XXXVI.67: *Alexandriae statuit unum (scil. obeliscum) Ptolemaeus Philadelphus octoginta cubitorum; ... hic fuit in Arsinoeo positus a rege supra dicto munus amoris, [in] coniuge eademque sorore Arsinoe* (FGrH 627, F5).

En Alejandría Ptolomeo Filadelfo levantó uno (scil. un obelisco) de ochenta codos. Lo había cortado limpio el rey Nectebis; ... Éste fue instalado en Arsinoeo por el rey arriba mencionado, como regalo de amor a su esposa y hermana Arsínoe.

El último (F1) constituye una descripción de dos embarcaciones de inmenso tamaño ordenadas construir por Ptolomeo IV Filopátor<sup>5</sup>.

Liceas de Naucratis aporta también otro testimonio en relación a este tema:

Ateneo, *Deipn.* IV.150BC: καὶ Λυκέας δὲ ἐν τῷ Περὶ Ναυκρατέως ... φησὶν οὕτως: «ὠικοδόμησε δὲ καὶ τῶν γονέων ἀμφοτέρων παμμεγέθη ναὸν καὶ ταῖς ἀδελφαῖς Ἀρσινόῃ καὶ Φιλωτέραί \* \*» (FGrH 613, F5)

Y Liceas en su obra *Sobre Náucratis* ... dice lo siguiente: «construyó (Ptolomeo Filadelfo) una nave muy grande entre las de sus antepasados para sus hermanas Arsínoe y Filotera \* \*»

Podría darse una explicación aproximada pero no exacta sobre qué tipo de embarcación menciona Liceas, pero nos detendremos en esta cuestión más tarde<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> «La vida en las grandes capitales helenísticas. La gran procesión de Alejandría» en AA.VV., *Historia del mundo clásico a través de sus textos* I, Madrid 1999, pp. 556-565.

<sup>4</sup> De este extenso fragmento sólo serán expuestas y comentadas sus últimas líneas, pues ahí es donde Calíxeno se centra en el tema que realmente nos ocupa (*cf.* epígrafe 7).

<sup>5</sup> *Cf.* epígrafe 9.

<sup>6</sup> Para el comentario de este fragmento v. epígrafe 7.

Riqueza, ostentación y rivalidad se entremezclan en los fragmentos mencionados. Por un lado la rivalidad entre los sucesores de Alejandro les inducía a la construcción de naves cada vez más seguras y veloces con las que poder defenderse y asegurar las rutas comerciales: de ahí las innovaciones que comentaremos. Por otro lado la riqueza y los deseos de ostentación llevaron a Ptolomeo IV a la construcción de otro tipo de embarcación muy diferente, un majestuoso palacio que surcaría las aguas del mismo Nilo, la *talamego*.

En los fragmentos de Calíxeno, como ya veremos, son descritas naves desde cuatro hasta veinte, treinta e incluso cuarenta remeros. Sobre ellas durante siglos han surgido varias teorías que intentaban ofrecer una explicación viable a partir del número de remeros o a partir del número de niveles existentes en la nave. Algunos explican, por ejemplo, la *τετρήρης* o *cuadrirreme* como una embarcación de cuatro niveles de remeros, mientras que otros mantienen que el nombre de la embarcación no se refiere al número de niveles sino al número de remeros en cada nivel, pues la anterior explicación resulta insostenible cuando aparecen las grandes naves como la *τεσσαρακοντήρης*. Pero la *τριήρης* o *trirreme* no puede entenderse simplemente como un barco de tres niveles, sino que su nombre parece haberse referido a otra característica relacionada con la ubicación de los remeros que explicaremos más tarde. Si entrar en dicha polémica supondría un detenimiento excesivo en cuestiones técnicas que no constituyen, por supuesto, el centro de este trabajo, sí nos hemos visto obligados a tomar una de las teorías con el fin de otorgar un mínimo de coherencia a las sucesivas explicaciones: para ello hemos seguido las obras de Lionel Casson<sup>7</sup>.

### 3. EL INICIO: LA ΤΡΙΗΡΗΣ

Si bien es verdad que la nave de cuarenta remeros y la *θαλαμηγός* de Filopátor fueron construidas como juguetes destinados a la mera exhibición, las anteriores, desde la llamada *trirreme* hasta las embarcaciones de treinta

---

<sup>7</sup> *Los antiguos marinos. Navegantes y guerreros del mar en el Mediterráneo en la antigüedad*, Buenos Aires 1969; *Ships and Seamanship in the Ancient world*, Princeton 1971; *Ships and Seafaring in Ancient times*, Texas 1994.

Otras obras confrontadas: AA.VV., *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la edad moderna*, Ferrol 1994; Dilwyn Jones, *Boats*, Texas 1995; Soraya Jorge Godoy, *Las navegaciones por la costa atlántica africana y las Islas Canarias en la Antigüedad*, Santa Cruz de Tenerife 1996; C. Torr, *Ancient Ships*, Chicago, 1964; J. Alvar Ezquerro, *La navegación prerromana en la Península Ibérica. Colonizadores e indígenas*, Madrid 1981.

remeros de Filadelfo, tuvieron que cumplir un duro servicio en los combates de guerra.

Ya en el siglo V Temístocles había inducido a los atenienses a crear una armada más moderna, así que la *πεντηκοντήρης* o *pentecotera* fue reemplazada por otra, la *τριήρης*, más conocida por nosotros por su nombre latino *trirreme*<sup>8</sup>.

La *trirreme* fue el resultado de la búsqueda del aumento de poder y velocidad. De este modo a la *πεντηκοντήρης*, dotada de una única fila de remeros, se le añadió otro nivel (de manera que los hombres del nivel más bajo remaban a través de portillas abiertas en el casco, y los del nivel de arriba por encima de la borda). Un tercer nivel supondría el aumento de poder deseado, pero cambiar el diseño para ello daría un barco más pesado y más lento. Así que entre los años 550 y 525 a. C. se agregó en cada costado del barco un pescante sobre la borda que sobresalía lateralmente de ella, y que situaba al remero a la altura de los hombros del remero de la segunda fila. La consecuencia fue del todo positiva: un barco no mucho más largo que la *pentecotera* pero de mayor poder, maniobrabilidad y velocidad. La novedosa *trirreme* se extendió hasta tal punto que durante todo el siglo V a. C. se convirtió en la reina indiscutible del Mediterráneo<sup>9</sup>.

La *πεντηκοντήρης* hacía alusión a una nave de cincuenta remeros, de un banco o incluso de dos. Partiendo de ahí la *τριακοντήρης*, por ejemplo, poseería treinta remeros. El término *τριήρης*, sin embargo, partiría no del número de remeros sino del número de niveles y la ubicación de los remeros. La *τριήρης* o *trirreme* presentaba entonces tres niveles, pero lo que realmente le daba el nombre de *τριήρης* era su estructura quincuncial.

El nivel más bajo era el *θαλαμίτης*, formado por veintisiete remeros a cada lado. Manejaban remos a través de portillas no a más de cincuenta centímetros por encima de la línea de flotación.

El nivel de en medio era el denominado *ζυγίτης*, también formado por veintisiete remeros. Cada remero se sentaba arriba y algo más adelante que el *θαλαμίτης* correspondiente, y manejaba su remo por encima de la borda.

El siguiente nivel, el *θρανίτης*, era el más alto. Cada uno de sus remeros (eran treinta y uno) se hallaba situado algo más adelante y más alto que el correspondiente *ζυγίτης*. Los toletes de sus remos estaban en un pescante

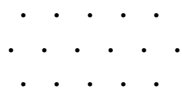
---

<sup>8</sup> J. Alvar Ezquerro mantiene que la *trirreme* ya existía a finales del VII a.C. en Grecia: pp. 102-103.

<sup>9</sup> Sobre la *trirreme* v. J. S. Morrison *et alii*, *The Athenian trireme*, Universidad de Cambridge, 2000<sup>2</sup>.

que se proyectaba más o menos nueve centímetros fuera del costado del buque. Su remada era la que ofrecía más impulso.

De este modo se formaba una línea oblicua de tres remos (el *θαλαμίτης*, el *ζυγίτης* y el *θρανίτης*), y dicha línea fue la que dio el nombre de *τριήρης* al nuevo barco:



Además, la disposición de los remeros era tan hábil que los remos de los tres bancos tenían la misma longitud casi todos (4,40 m). Puesto que los costados del barco se curvaban más hacia dentro, los remos de la parte delantera y de la popa eran ligeramente más cortos (4 m).

No obstante, la *τριήρης* también presentaba desventajas: su falta de espacio y su excesiva liviandad. Al ser tan liviana no podía ser utilizada en condiciones climáticas desfavorables; y al no poder llevar provisiones por su falta de espacio, debía navegar siempre cerca de la costa.

#### 4. LA ΤΕΤΡΗΡΗΣ Y LA ΠΕΝΤΗΡΗΣ

El siguiente paso se sitúa en el 399 a. C., cuando Dionisio de Siracusa empieza a construir la *τετρήρης* y la *πεντήρης* (la *cuadrirreme* y la *quinquerreme*):

ἤρξατο δὲ ναυπηγεῖσθαι τετρήρεις καὶ πεντηρικὰ σκάφη, πρῶτος ταύτην τὴν κατασκευὴν τῶν ἐπινοήσας (Diodoro, XIV. 42. 2).

Empezó a construir *cuadrirremes* y naves equipadas como *quinquerremes*, siendo el primero en llevar a cabo estos diseños<sup>10</sup>.

Aunque también hubo quienes mantenían que fueron los cartagineses los primeros en construir al menos la embarcación de cuatro remeros:

*Quadririmum Aristoteles [auctor est fecisse] Carthaginiensis* (Plinio, H.N. VII. 207).

Aristóteles declara que la *cuadrirreme* fue construida por los cartagineses.

<sup>10</sup> Cf. También Diod. XIV. 41. 3; 44. 7.

Καρχηδόνιοι γὰρ πρῶτοι τετρήρη κατεσκεύασαν (Clemente de Alejandría, *Strom.* I. 75.10)

Pues los cartagineses fueron los primeros en construir la *cuadrirreme*.

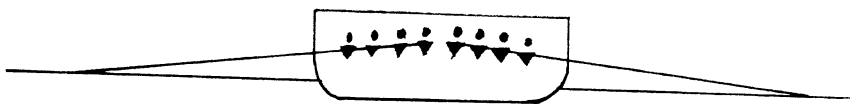
Y es que la flota cartaginesa en la primera Guerra Púnica tuvo una gran repercusión en el uso del espolón y su unidad estándar fue la *πεντήρης*, como también ocurría entre los rodios.

Estos dos nuevos tipos, igual que la *trirreme*, fueron centro de discusiones durante siglos. Una de las teorías las presenta como modificaciones de la *τριήρης*. Así la *τετρήρης* es una *trirreme* adaptada de tal manera que dos hombres manejaban cada remo *θρανίτης*. Y en la *πεντήρης* podría haber dos hombres en cada remo *ζυγίτης* y *θρανίτης*.

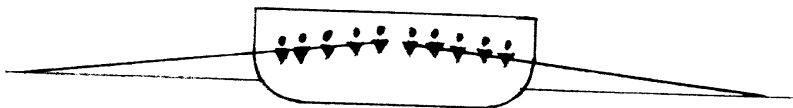
Las galeras anteriores a la *τριήρης* y la propia *τριήρης* llevaban un solo remero en cada banco. En estos dos nuevos tipos empezamos a ver dos hombres en cada remo. Pero si pensamos en la posibilidad basada en barcos más amplios de un solo nivel, aparece entonces la necesidad de un mayor número de remeros.

La introducción del segundo remero no implicó nunca ninguna dificultad a los ingenieros navales, pero el tercero sí: pues para acomodar tres hombres el remo se hacía tan largo que los hombres no podían remar sentados. Así surgió lo que en italiano se llamó *remo scaloccio*.

Fue Demetrio, como veremos, quien construyó por primera vez una flota de barcos de siete remeros. Éstos pudieron haber tenido tres hombres en el remo *θρανίτης*. A partir de ahí ya no hubo impedimentos para añadir un cuarto remero, surgiendo así la *τετρήρης* y la *πεντήρης* de un solo nivel:



Τετρήρης ο *cuadrirreme* de un solo nivel

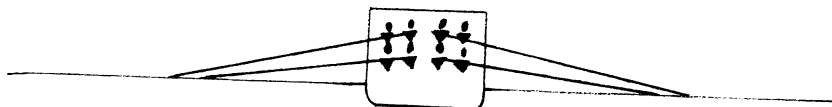


Πεντήρης ο *quinquerreme* de un solo nivel

La embarcación mayor de la flota rodia era la *πεντήρης*. Por un lado los rodios no necesitaban nada mayor, y por otro no tenían presupuesto para cos-



teárselo. Dentro de las unidades mayores de la flota preferían la *τετρήρης* por ser muy adecuada por su estilo de lucha basado en la maniobra y en el uso del espolón. Para ello se inclinaban por versiones de varios niveles, puesto que, al ser más estrechas, aportaban mayor velocidad y la maniobrabilidad que el ataque del espolón requería. El tipo más usado por ellos no era de tres niveles sino de dos:



A lo largo de la lucha marítima iniciada con Ptolomeo I y Antígono, y sobre todo con las innovaciones introducidas por el hijo de este último, se utilizaban, dependiendo de las necesidades, los barcos de varios niveles (que eran más estrechos, más rápidos y muy adecuados para la lucha con espolón), o bien los de un solo nivel (más lentos pero cuya amplia cubierta permitía la ubicación de catapultas).

Una vez explicadas estas cuestiones —necesarias en primer lugar para comprender la estructura de las posteriores embarcaciones citadas por nuestros historiadores, y en segundo lugar para percatarnos de hasta qué punto pueden ser considerados innovadores los Ptolomeos en el campo marítimo —, empezaremos con la carrera marítima entre Ptolomeo I y Antígono, personajes claves en el tema que nos ocupa.

## 5. EL INICIO DE LA CARRERA MARÍTIMA: LA ΕΞΗΡΗΣ Y LA ΕΠΙΤΗΡΗΣ

Después de la muerte de Alejandro Magno, la historia naval del Mediterráneo va a verse directamente influida por la constante rivalidad entre Macedonia (en manos de Antígono), Siria (en poder de Seleuco) y Egipto (bajo el poder de Ptolomeo I Sóter).

En un principio Alejandro no disponía de una armada; sin embargo, llegó a conseguir doscientas cuarenta unidades tras apoderarse de las escuadras procedentes de las ciudades griegas de Asia Menor y los puertos marítimos de Fenicia, y terminó con el poderío marítimo de Atenas frente a Amorgos en el 322 a. C. Cuando muere Alejandro esa armada se desmembra y llega a manos de sus sucesores. Siete años después, el núcleo de las mismas las tenía Ptolomeo I. Éste puso los cimientos de una flota que luego su hijo (Ptolomeo II Filadelfo) transformó en una de las más grandes del mundo antiguo.

El perfecto equipo formado por Antígono y su hijo Demetrio constituía un gran problema para Ptolomeo I (305-283 a.C), pues, por un lado, el padre era consciente de la importancia del poder marítimo, y por otro, el hijo resultó ser un brillante táctico y gran diseñador de barcos.

Empieza la carrera cuando en el 315 a. C. Antígono e hijo emprenden la labor de construcción de una flota para competir con la de Ptolomeo. Supieron buscar los materiales en los astilleros de Fenicia, que se hallaban cerca de los bosques de cedro y pinos del Líbano. También la mano de obra procedía de Fenicia, pues la práctica de sus carpinteros venía de tradición milenaria. En cuanto a los diseños, Demetrio no se contentó con las τετρήρης y πεντήρης antes descritas, así que pensó en otros tipos mayores: la ἐξήρης y la ἐπτήρης, es decir, embarcaciones de seis y siete remeros.

La embarcación de seis remeros ya había sido introducida por Dionisio II (367-344 a. C.) en la flota siracusana:

Ναῦς μὲν ἐκέκμητο οὐκ ἐλάττους τῶν τετρακοσίων, ἐξήρεις καὶ πεντήρεις (Eliano, *Var. Hist.* VI.12).

Dioniso no tenía menos de cuatrocientas naves de seis remeros y de siete remeros<sup>11</sup>.

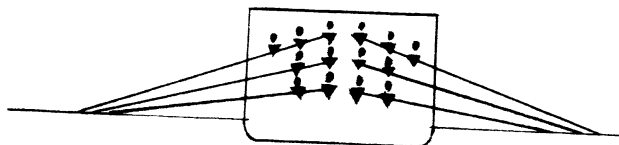
¿Cómo fueron construidas? Existen las dos mismas posibilidades antes descritas: tres niveles y un solo nivel.

Siguiendo la primera posibilidad, en el caso de la de siete remeros, la distribución se resolvió de esta manera: tres en cada nivel θρανίτης, dos en cada ζυγίτης y dos en cada θαλαμίτης. Quizá fue así como la construyó Demetrio. Si así lo hizo, aportó un cambio fundamental entre sus predecesores, como ya se ha comentado, pues ya son factibles embarcaciones de más de tres remeros en un solo nivel. Pero además, eso trajo otra ventaja: con la carrera naval ya empezada, se requería cada vez más un mayor número de remeros, y con la aportación de Demetrio sólo el hombre que estaba a la cabeza debía estar formado, el resto simplemente ponía su fuerza física. Así que la posibilidad de un solo nivel fue bien recibida ante la escasez de remeros. Y ésta fue la razón por la que los barcos con tres, cuatro y hasta ocho remeros para cada remo se generalizaron en los siglos XVII y XVIII.

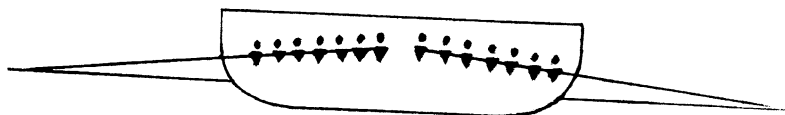
---

<sup>11</sup> Cf. también Plinio, *H.N.*, VII, 207.

La *ἐπιτήρης* de tres niveles:



La *ἐπιτήρης* de un nivel:



Los barcos de un solo nivel, como éste último ilustrado, eran lo suficientemente amplios para acomodar seis o más remeros en línea horizontal, por lo que resultaban más lentos y menos maniobrables que los tipos más estrechos. A pesar de ello poseían una gran ventaja: el mayor espacio de la cubierta permitía un mayor número de tripulantes y espacio para las catapultas.

En el 306 a. C., en la batalla entre Demetrio y Ptolomeo frente a la costa de Chipre, el segundo sólo tenía en su poder una flota con nada mayor que *πεντήρεις*, mientras que Demetrio incluía ya, además de aquéllas, un considerable número de embarcaciones de seis y siete remeros. En ellas hizo colocar catapultas para arrojar flechas y dardos. Para hacernos una idea de lo que podría haber sido, una embarcación de cinco remeros y de un solo nivel era capaz de albergar diez catapultas de flechas y dos de piedras.

Las catapultas, inventadas por los ingenieros militares de Dionisio I (en torno al 400 a. C.), fueron introducidas en los barcos quizás por Demetrio. Con tales innovaciones, la flota de su padre y las nuevas *ἐξήρης* y *ἐπιτήρης* consiguió el dominio del mar durante veinte años.

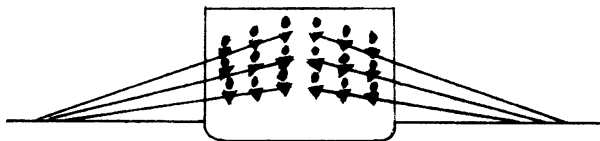
## 6. DE LA ΟΚΤΗΡΗΣ A LA ΤΡΕΙΣΚΑΙΔΕΚΗΡΗΣ

En el 301 a. C. Demetrio y su padre tenían ya en sus manos naves de ocho, de nueve, de once e incluso de trece remeros.

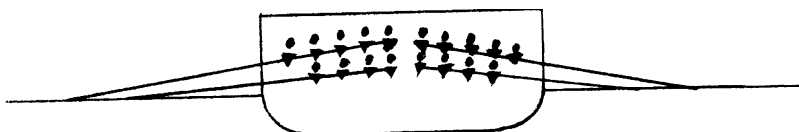
Estos barcos hasta el de diez remeros pudieron ser construidos también de dos formas: con un solo nivel o con varios niveles. Un ejemplo de la primera posibilidad puede ser el barco de diez remeros de Marco Antonio, que, al sobresalir sólo unos tres metros del agua, cabe pensar que sólo poseía un banco de remeros.

No obstante, las galeras de los siglos XVII y XVIII poseían un solo nivel pero no de más de ocho remeros, de ahí que pensemos en la otra posibilidad.: así la ἐννήρης podría estar estructurada de dos maneras:

Tres niveles con tres remeros en cada θρανίτης, ζυγίτης y θαλαμίτης:



O bien dos niveles con cinco hombres en cada remo superior y cuatro en cada inferior:



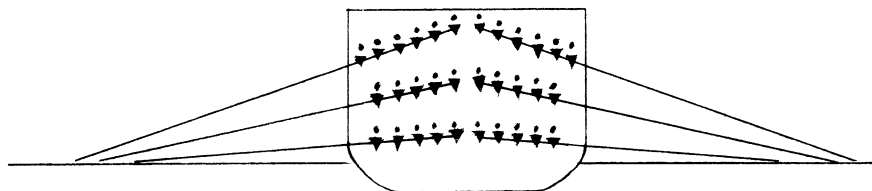
En ese mismo año Seleuco y Ptolomeo I se alían y, pese a tales innovaciones, Antígono es derrotado y muerto a la vez que Demetrio es exiliado.

## 7. LA ΠΕΝΤΕΚΑΙΔΕΚΗΡΗΣ Y LA ΕΚΚΑΙΔΕΚΗΡΗΣ

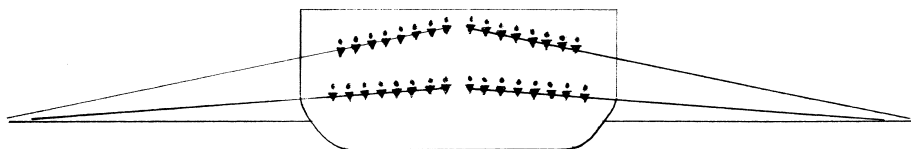
A pesar de las adversidades, las innovaciones continuaron en el campo marítimo, y en el 295 a. C. Demetrio hizo construir la πεντεκαίδεκήρης y la ἑκκαίδεκήρης, es decir, la embarcación de quince y la de dieciséis remeros.

Sobre estos tipos de tamaño no hay seguridad de cómo fueron contruidos, pero una buena conjetura es verlos estructurados en dos o en tres niveles, nunca en un único nivel porque supondría un excesivo número de remeros para un solo remo.

El tipo de quince remeros pudo haber tenido dos bancos; en el superior manejaban el remo ocho hombres y en el inferior siete. El de dieciséis pudo haber sido estructurado en tres niveles o en dos:



La nave de dieciséis remeros estructurada en tres niveles.



La nave de dieciséis estructurada en dos niveles

La contribución de Demetrio a la guerra naval no sólo se basaba en la construcción de galeras de grandes dimensiones, sino también en la introducción de la artillería naval. Con razón denominado «Poliorcetes» (asediador de ciudades), le interesaron siempre todos los recursos destinados al asedio (espolones, torres de asalto, catapultas, etc.). La introducción de estas armas en sus naves fue lo que pudo haberle impulsado a construir embarcaciones cada vez mayores.

## 8. LAS INNOVACIONES DE PTOLOMEO II FILADELFO

Ateneo, *Deipn.* V. 203D: πολλῶν δὲ ὁ Φιλάδελφος βασιλέων πλούτῳ διέφερε... Περί δὲ βιβλίων πλήθους καὶ βιβλιοθηκῶν κατασκευῆς καὶ τῆς εἰς τὸ Μουσεῖον συναγωγῆς τί δεῖ καὶ λέγειν, πᾶσι τούτων ὄντων κατὰ μνήμην; (FGrH 627, F 2)

Filadelfo aventajaba en riqueza a numerosos reyes... Con respecto a la cantidad de libros, la construcción de bibliotecas y la colección del Museo, ¿qué se debe decir, si están en la memoria de todos?

Efectivamente, Filadelfo, rey cultivado, siguió la labor de su padre Ptolomeo I Sóter. Bajo sus órdenes se concluyen las obras del Faro iniciadas por aquél. El Museo, que contaba con jardines y su famosa biblioteca alcanzó su máximo esplendor. Se le atribuye la voluntad de reunir en la biblioteca de Alejandría la copia de todas las obras, griegas o traducidas al griego, escritas hasta su tiempo. También por orden suya un sacerdote llamado Manetón llevó a cabo unas *Egiptiacas*, una historia de Egipto escrita en griego. Todos estos datos confirman el carácter de los primeros Ptolomeos.

En cuanto a la política exterior de Ptolomeo II, destacan las luchas que éste sostuvo con sus dos rivales Antíoco I Sóter y Antígono Gonatas (el hijo de Demetrio). Esa incesante rivalidad provenía del deseo de Ptolomeo de anexionarse totalmente Siria y de mantener la hegemonía total en el Egeo.

En el 285 a. C. Antígono es derrotado, y la πεντεκαιδεκῆρης pasó a manos de Ptolomeo, mientras que el otro rival se quedaba con la ἑκκαι-

δεκήρης. Ese mismo año el monarca de la dinastía lágida abdicó en su hijo menor Ptolomeo II Filadelfo.

La lucha seguía y Antígono Gonatas, en un intento de conseguir el dominio del mar, es derrotado en el 280 a. C. Los astilleros y escuadras de los puertos fenicios de Levante y de las ciudades griegas de Asia Menor pasan a manos de Ptolomeo.

Una nueva tentativa por parte de Antígono se produce a mediados de siglo. Para ello construye una embarcación de dieciocho remeros que pudiese competir con la de dieciséis remeros que se hallaba ahora en manos de Ptolomeo. Su nueva flota, aunque menor, consiguió ganar. Lo ayudaba Rodas, que había sido prácticamente asociado comercial de Egipto (los buques mercantes rodios transportaban la mayor parte de las vastas exportaciones egipcias de grano).

Tanto Macedonia como Egipto se veían en un verdadero círculo vicioso. Por un lado Egipto debía controlar el Levante o las costas del sur de Asia Menor porque los bosques de pino y cedro les proporcionaba madera para sus barcos. Por otro, Macedonia, aunque poseía sus propios bosques de pino para el mismo fin, necesitaba los astilleros para la fabricación y mantenimiento de sus embarcaciones. A su vez la flota egipcia podía cruzar el Egeo e incitar a Grecia a la revuelta, así que necesitaban los barcos para impedirlo. También Rodas requería una flota: era un puerto internacional, un centro bancario y su marina mercante era una de las mayores en el mundo antiguo. Rodas prefirió la alianza con Macedonia, que le permitía restaurar el equilibrio de poder en el mar, en lugar de transformarse en subordinado, aunque próspero, de Egipto.

En medio de toda esta situación, Ptolomeo, para competir con la nave de dieciocho remeros hizo construir la εικοσήρης y la τριακοντήρης, es decir, la nave de veinte y la de treinta remeros. Incluso se conserva en una inscripción en el templo de Afrodita en Pafos, Chipre, una dedicatoria de Ptolomeo al «arquitecto» de estas dos embarcaciones.

En las batallas entre Demetrio y Ptolomeo o sus hijos, cada bando alineaba unos ciento cincuenta o doscientos barcos. En torno al 313 a. C., Demetrio y Antígono tenían una armada de trescientas treinta unidades. Cincuenta años más tarde, Filadelfo los sobrepasó con una flota de trescientas treinta y seis:

Ateneo, *Deipn.* V.203D: Φιλάδελφος..., καὶ περὶ πάντα ἐσπουδάκει τὰ κατασκευάσματα φιλοτίμως, ὥστε καὶ πλοίων πλήθει πάντας ὑπερέβαλλεν· τὰ γοῦν μέγιστα τῶν πλοίων ἦν παρ' αὐτῷ τριακοντήρεις δύο, εἰκοσήρης μία, τέσσαρες δὲ τρισκαίδεκήρεις, δωδεκήρεις

δύο, ἑνδεκήμερες δεκατέσσαρες, ἑννήμερες λ', ἐπτήμερες λζ', ἑξήμερες ε', πεντήμερες δεκαεπτὰ, τὰ δ' ἀπὸ τετρήμερος μέχρι τριημεριολίας διπλάσια τούτων· τὰ δ' εἰς τὰς νήσους πεμπόμενα καὶ τὰ ἄλλας πόλεις, ὧν ἦρχε, καὶ τὴν Λιβύην πλείονα ἦν τῶν τετρακισχιλίων (FGrH 627, F2).

«Filadelfo... y había estado muy interesado en todo tipo de construcciones, hasta tal punto que también sobresalía entre todos por el número de embarcaciones: las naves más grandes que tenía eran dos de treinta remeros, una de veinte, cuatro de trece, dos de doce, catorce de once, treinta de nueve, treinta y siete de siete, cinco de seis y diecisiete de cinco. Las que iban desde las de cuatro filas de remeros hasta las de dos filas y media de remos eran el doble de éstas. Las enviadas a las islas y a las otras ciudades, sobre las que gobernaba, y a Libia, eran más de cuatro mil.»

Ptolomeo I había confiado sobre todo en las πεντήμερες, pero los grandes barcos diseñados por Demetrio lo habían derrotado. Esa fue la razón por la que su hijo Filadelfo quiso construir una flota en torno a un poderoso núcleo de tipos más pesados.

De todos los tipos nombrados por Calíxeno ya hemos hablado, a excepción de la de veinte, la de treinta remeros y la de dos filas y media. Sobre las dos primeras nos detendremos cuando hablemos de la de cuarenta remeros, ordenada construir por Ptolomeo IV. La última corresponde a la denominada *trieremiolia* o, tal como aparece en el texto, *trieremiolia* (τριημεριολία).

La τριημεριολία parece haber sido un tipo de barco de invención rodia, que apareció poco antes del 300 a. C., cuando el poder naval de Rodas se hallaba en su máximo esplendor. El porqué los rodios se vieron obligados incluir este tipo de τριήμερης en sus flotas está relacionado directamente con los piratas, pues en la mayoría de los casos la tarea marítima de los rodios no se centraba sino en seguir el rastro de aquéllos. Los piratas habían construido la denominada *hemiolia* (ἡμιολία): una galera de dos niveles remodelada y convertida en una embarcación de «uno y medio», y diseñada con el fin de dar caza a los barcos mercantes. Una embarcación así permitía navegar tanto a vela como a remo durante la persecución y, sin embargo, poseía espacio suficiente para almacenar el aparejo en el momento del abordaje.

La flota de los rodios incluía un gran número de τριημεριολιαί precisamente para dar caza a dichas ἡμιολιαί. Si las segundas eran naves de dos niveles, las primeras estaban estructuradas en tres. Eran, pues, un tipo de τριήμερης que, cuando era necesario, se convertía en un «dos y medio»: es decir, los θραυίται ubicados detrás del mástil abandonaban su banco y dejaban un espacio libre dentro del cual era posible bajar rápidamente el mástil con la vela.

Existen autores que incluso las confunden. Cecil Torr mantiene que el término *τριηρημιολία* está formado a partir de una falsa etimología con palabras como *τριημιπόδιον*, y que los términos significan lo mismo, según lo cual Ateneo (V, 203D) se refiere a una *ήμιολία* cuando escribe *τριηρημιολία*<sup>12</sup>. Sin embargo, Casson critica tal idea, ofreciendo como prueba papiros que confirman la existencia de *τριηρημιολίαι* en la flota ptolemaica<sup>13</sup>.

También Liceas de Náucratis, como ya se ha mencionado, aporta algún dato más sobre la flota de Filadelfo:

Ateneo, *Deipn.* IV.150BC: καὶ Λυκέας δὲ ἐν τῷ Περὶ Ναυκρατέως ..... φησὶν οὕτως· «ὠικοδόμησε δὲ καὶ τῶν γονέων ἀμφοτέρων παμμεγέθη ναὸν καὶ ταῖς ἀδελφαῖς Ἀρσινόῃ καὶ Φιλωτέραι \* \*» (FGrH 613, F5).

Se trata de una embarcación de grandes dimensiones, pero no existen más datos que ayuden a esclarecer la cuestión. Sí es posible decir que podría tratarse de un tipo de embarcación fluvial tal como la *θαλαμηγός* que más tarde construirá Ptolomeo IV, pues, siguiendo a Liceas, fue construida para las hermanas del propio rey, y la *θαλαμηγός* solía estar destinada a los viajes de los altos dirigentes y reyes. A ello se añade el siguiente testimonio de Arriano:

Θαλαμηγά τε χρυσόπρυμνα καὶ χρυσέμβολα..., οἷς αὐτοὶ διαπλέοντες ἐπέβαινον οἱ βασιλεῖς, ὀκτακόσια (Arriano, *Praefatio* 10).

La flota de Filadelfo incluyó ochocientas *talamegos* con las proas y popas de oro..., en las cuales navegaban los reyes.

¿Por qué no puede ser una de ellas la antes descrita por Liceas? Quizá se incluyó en las ochocientas una de mayores dimensiones destinada exclusivamente al uso de sus hermanas.

Pero a medida que pasaba el tiempo, Egipto y su rival se vieron obligados a disminuir su ritmo. Cada vez era más difícil seguir invirtiendo el dinero y el esfuerzo que habían gastado hasta este momento. Mantener las grandes embarcaciones era una tarea excesivamente costosa y evidentemente fueron desapareciendo: unas se dejaban pudrir y otras eran dedicadas como monumentos. Los dos rivales habían conseguido anularse uno al otro, y todo estaba ya preparado para la intromisión de una nueva potencia naval: Roma. Con

<sup>12</sup> C. Torr, *Ancient Ships*, p. 15, nota 41.

<sup>13</sup> L. Casson, *Ships and Seamanhips...*, p. 131, nota 121.



la desaparición de las grandes naves y la aparición de esta nueva potencia, vuelve el auge de la τριήρης. Ese ambiente decadente y el carácter y tendencia a la excentricidad de Ptolomeo IV van a condicionar las siguientes innovaciones, si es que de veras las hubo, en el campo marítimo.

## 9. EL CLÍMAX EN LA CARRERA MARÍTIMA: PTOLOMEO IV FILOPÁTOR

Ptolomeo IV, amante del lujo y quizás más intelectual que político, dejó sus tareas de gobierno en manos de sus dos consejeros, Agatocles y Sosibio. Desgraciadamente la escena política estaba dominada en esta época por Antíoco III. Las dificultades internas, como la aparición de sentimientos nacionalistas, revierten en el exterior, de modo que Egipto sólo intentará salvar aquello que del exterior se consideraba vital para él: las posesiones egipcias.

Filopátor, ya hemos dicho que amante del lujo, dejó pruebas de su ostentación en la afición poco usual de construir enormes barcos. Gracias a la descripción del historiador Calíxeno de Rodas nos ha llegado —vía Ateneo— una prueba de ello. Los dos tipos descritos son la τεσσαρακοντήρης o «nave de cuarenta remeros» y una θαλαμηγός o *talamego*.

La nave de cuarenta remeros resultó ser un ostentoso barco excesivamente grande como para ser capaz de entrar en batalla. De ahí que se haya pensado siempre que fue construido con un único fin:

Θέαν μόνην ἐκείνη παρέσχε. καὶ μικρὸν ὅσον διαφέρουσα τῶν μονίμων οἰκοδομημάτων, φανῆσαι πρὸς ἐπίδειξιν, οὐ χρεΐαν, ἐπισφαλῶς καὶ δυσέργως ἐκινήθη. (Plutarco, *Dem.* 43.5)

Sólo sirvió para la contemplación. Y diferenciándose poco de los edificios fijos, se movía peligrosamente y con dificultad, dando la apariencia de servir para exhibición, no para ser utilizada.

Veamos, pues, cuál era su equipamiento, según cuenta Calíxeno (FGrH 627, F1):

Ateneo, *Deipn.* V.203E-B: τὴν τεσσαρακοντήρη ναῦν κατεσκεύασεν ὁ Φιλοπάτωρ τὸ μῆκος ἔχουσαν διακοσίων ὀγδήκοντα πηχῶν, ὀκτῶ δὲ καὶ τριάκοντα ἀπὸ παρόδου ἐπὶ πάροδον, ὕψος δὲ ἕως ἀκροστολίου τεσσαράκοντα ὀκτῶ πηχῶν· ἀπὸ δὲ τῶν πρυμνητικῶν ἀφλάστων ἐπὶ τὸ <ὑπό> τῆι θαλάσσει μέρος αὐτῆς τρεῖς πρὸς τοῖς πεντήκοντα πήχεις. Πηδάλια δ' εἶχε τέτταρα τριακονταπήχη, κώπας δὲ θραντικὰς ὀκτῶ

καὶ τριάκοντα πηχῶν τὰς μεγίστας, <αἷ> διὰ τὸ μόλυβδον ἔχειν ἐν τοῖς ἐγχειρίδιοις καὶ γεγονέναι λίαν εἴσω βαρεῖαι κατὰ τὴν ζύγωσιν εὐήρεις ὑπῆρχον ἐπὶ τῆς χρείας. δίπρωιρος δ' ἐγεγόνει καὶ δίπρυμνος, καὶ ἔμβολα εἶχεν ἑπτὰ· τούτων ἓν μὲν ἠγούμενον, τὰ δ' ὑποστέλλοντα, τινὰ δὲ κατὰ τὰ ἐπωτίδας. Ὑποζώματα δ' ἐλάμβανε δώδεκα· ἑξακοσίων δ' ἦν ἕκαστον πηχῶν. Εὐρυθμος δ' ἦν καθ' ὑπερβολήν. Θαυμαστὸς δ' ἦν καὶ ὁ ἄλλος κόσμος τῆς νεῶς· ζῶια μὲν γὰρ εἶχεν οὐκ ἐλάττω δώδεκα πηχῶν κατὰ πρύμναν τε καὶ κατὰ πρῶιραν, καὶ πᾶς τόπος αὐτῆς κηρογραφίαι κατεπεποίκιλτο, τὸ δ' ἐγκωπον ἅπαν μέχρι τῆς τρόπεως κισσίην φυλλάδα καὶ θύρσους εἶχε πέριξ. Πολὺς δ' ἦν καὶ ὁ τῶν ὄπλων κόσμος· ἀνεπλήρου δὲ <πάντα> τὰ προσδεόμενα τῆς νεῶς μέρη.

La nave de cuarenta remeros la construyó Filopátor con una longitud de doscientos ochenta codos, treinta y ocho de pasarela a pasarela, una altura hasta el mascarón de la proa de cuarenta y ocho codos, y del mascarón de la popa hasta la línea de flotación cincuenta y tres codos. Poseía cuatro timones de treinta codos de largo, y remos del banco superior, que son los más grandes, de treinta y ocho codos; éstos, por tener plomo en las empuñaduras y ser muy pesados dentro de la nave, resultaban fáciles de manejar debido a su balanceo. Tenía dos proas y dos popas, y siete espolones. De éstos, uno era el principal, los demás secundarios, algunos en las orejeras de proa. Llevaba doce cables envolviendo el casco, y cada uno era de seiscientos codos. Estaba extraordinariamente bien proporcionada. Era también admirable la restante decoración de la nave, pues presentaba figuras no menores de doce codos en la popa y en la proa. Todo el espacio había sido abigarrado con pintura al encausto, y la zona entera de los remos hasta la quilla presentaba alrededor ramas de hiedra y tirsos. Igualmente abundante era la ornamentación de las armas, y colmaba las necesidades de todas las partes de la nave.

En efecto, se trataba de un inmenso barco de unos 120 m de largo y 15 de ancho, y cuyos mascarones estaban a más de 20 m sobre el agua. El dato esencial y clave para comprender la teoría ofrecida por Casson es la doble proa y doble popa. Lionel Casson parte de aquí para ver en el barco de cuarenta remeros un enorme catamarán de dos cascos unidos por una pasarela.

En cuanto a la distribución de los más de cuatro mil remeros mencionados seguidamente por el autor, hay que tener en cuenta otro dato esclarecedor: los remos del banco superior (el θρανίτης). Si éste es mencionado por Calíxeno, es que existen los otros dos: el primer banco (θαλαμίτης)

y el segundo (ζυγίτης). Estamos, por tanto, ante una embarcación de tres niveles.

Además los remos poseían plomo en las empuñaduras, hecho constatado generalmente en los barcos de gran tamaño, que lo utilizaban en sus remos para equilibrar el tramo que quedaba fuera del barco.

Como en otras polirremes, también poseía poco calado, teniendo en cuenta la longitud de los cuatro timones (30 codos) que estaban ubicados en la popa que se hallaba a su vez a más altura que la proa (característica que también se encontraba en los barcos tradicionales griegos). Asimismo el número de timones está justificado por el tamaño de la embarcación: a cada casco le corresponden dos.

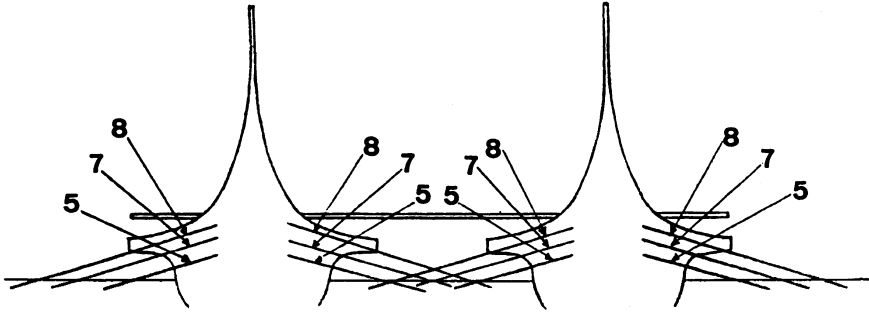
Por otro lado tal número de marineros y tripulación constata de nuevo la necesidad de ver en este tipo un catamarán con una gran pasarela, teniendo en cuenta que este barco, al menos en un principio, necesitaba espacio para sus habituales catapultas.

Ateneo, *Deipn.* V.204B-C: γενομένης δὲ ἀναπείρας ἐδέξατο ἐρέτας πλείους τῶν τετρακισχιλίων, εἰς δὲ τὰς ὑπηρεσίας τετρακοσίους, εἰς δὲ τὸ κατὰστρομα ἐπιβάτας τρισχιλίους ἀποδέοντας ἑκατὸν καὶ πενήκοντα· καὶ χωρὶς ὑπὸ τὰ ζύγια πλῆθος ἀνθρώπων ἕτερον, ἐπισιτισμοῦ τε οὐκ ὀλίγον (FGrH 627, F1).

En un viaje de prueba se tomó más de cuatro mil remeros, cuatrocientos para la tripulación, dos mil ochocientos cincuenta marineros para el puente; y aparte, bajo las cubiertas otra cantidad no pequeña de hombres y provisiones.

¿Pero qué ocurre con los más de cuatro mil remeros?, ¿cuál es su disposición en los dos cascos?

Partimos de que ambos lados de cada casco tengan remos y de que exista un espacio entre los cascos suficiente para trabajar sin dificultad. A partir de ahí es admisible, basándonos en la longitud del barco (unos 120 m), introducir cincuenta bancos θρανίται, cincuenta ζυγίται y cincuenta θαλαμίται. A continuación, distribuyamos veinte hombres en los tres niveles: cinco hombres en el tranita, siete en el zuguita y finalmente ocho para el remo mayor en el tranita (ocho fue el número límite de hombres por remo atestiguado en el XVII y XVIII y suficiente para un remo de 17 m). De ese modo cada casco del barco incluiría dos mil remeros (mil a bavor y mil a estribor). Tenemos así los cuatro mil remeros distribuidos, aunque seguramente otra distribución en los tres niveles fuera igualmente posible.



Posible reconstrucción de la nave de 40 remeros basada en la explicación de Casson

Para quienes objetan tal organización, Casson añade otra posibilidad: ver los cascos unidos, sin espacio en medio para remar. La función, pues, de los remeros de la zona intermedia, no será otra que servir de reservas para sustituir a los remeros exteriores cuando fuese necesario en los momentos de batalla y poder así continuar luchando contra sus adversarios más ágiles.

Aún así debe tenerse en cuenta siempre las palabras de Plutarco: sólo fue una pieza de exhibición. Según Calixeno hubo un viaje de prueba, incluso se construyó un andamaje y más tarde un remolque para ello, pero seguramente de ahí no pasó, nunca fue utilizado en combate alguno:

Ateneo, *Deipn.* V.204C-D: καθειλκύσθε δὲ τὴν μὲν ἀρχὴν ἀπὸ ἐσχάρου τινός, ὃ φασι παγῆναι πενήκοντα πλοίων πεντερικῶν ξυλειαί, ὑπὸ δὲ ὄχλου μετὰ βοῆς καὶ σαλπύγγων κατήγετο. ὕστερον δὲ τῶν ἀπὸ Φοινίκης τις ἐπενόησε τὴν καθολκὴν, τάφρον ὑποστησάμενος ἴσην τῇ νηὶ κατὰ μῆκος, ἣν πλησίον τοῦ λιμένος ὤρυξε. ταύτη δὲ τοὺς θεμελίους κατωικοδόμησε λίθωι στερεῶι πρὸς πέντε πήχεις τὸ βάθος, καὶ διὰ τούτων φάλαγγας ἐπικαρσίας κατὰ πλάτος τῆς τάφρου διώσας συνεχεῖς τετράπηχυν εἰς βάθος τόπον ἀπολειπούσας. καὶ ποιήσας εἴσρουν ἀπὸ τῆς θαλάσσης ἐπέπλησεν αὐτῆς πάντα τὸν ὀρυχθέντα τόπον, εἰς ὃν ραιδίως ὑπὸ τῶν τυχόντων ἀνδρῶν εἰσήγαγε τὴν ναῦν· <εἶτα> τὸ ἀνοιχθὲν κατ' ἀρχὰς ἐμφράξαντας μετεξαντλήσαι πάλιν τὴν θάλασσαν ὀργάνοις. τούτου δὲ γενόμενου, ἐδρασθῆναι τὸ πλοῖον ἀσφαλῶς ἐπὶ τῶν προειρημένων φαλάγγων (FGrH 627, F1).

Al principio se lanzó desde una especie de andamaje, que dicen que se construyó con madera de cincuenta barcos de cincuenta remos, y era empujado por una multitud acompañada de gritos y trompetas. Más tarde, un fenicio construyó un remolque, habiendo hecho una fosa de la misma longitud que el barco, la cual excavó cerca del puerto. En ésta cubrió los

cimientos con piedra dura hasta cinco codos de profundidad, y através éstos con rodillos transversales dispuestos en hilera a lo ancho de la fosa, que dejaban por debajo un espacio de cuatro codos. Y después de abrir un canal desde el mar, llenó todo el espacio excavado, hacia el cual el barco fue conducido con facilidad por hombres cualesquiera; <después> , tras cerrar lo abierto antes, trasvasaron de nuevo el agua con máquinas. Una vez hecho esto, el barco fue afirmado con seguridad sobre los mencionados rodillos.

Pero la nave de cuarenta remeros no fue ni el primero ni el único ejemplo de catamarán, pues las embarcaciones de veinte y treinta remeros de Filadelfo también debieron de serlo.

Si estructuramos la nave de treinta en tres niveles, once hombres al menos quedarían ubicados en los remos *θρανίται*. Sin embargo, ello no sería posible porque los remos *θρανίται* de este barco tenían una longitud aproximada de 17 m y no eran manejados por más de ocho hombres, así que el remo evidentemente más corto de la nave de treinta remeros no podía ser manejado por un número mayor que el de la nave de cuarenta. Descartada esta posibilidad, Casson cree ver de nuevo la estructura de un catamarán, en este caso de quince remeros situados en cada casco, y repartidos en tres niveles; o igualmente en dos niveles: ocho hombres en el banco superior y siete en el inferior. Con la nave de veinte ocurriría algo parecido. Se trataría entonces de otro catamarán de dos bancos con cinco hombres en cada remo.

Si es cierto que estas dos últimas naves descritas fueron construidas de esta manera, no es lícito presentar a Filopátor como un paso más en las innovaciones marítimas. La estructura de la nave de cuarenta remeros era la misma que estas dos, con la diferencia que no pudo ser utilizado en batalla alguna. En cuanto a la *θαλαμηγός*, de la que hablaremos a continuación, sabemos que probablemente Filadelfo construyó también una de grandes dimensiones para sus hermanas, aunque quizá no fuese comparable al gran palacio flotante de Filopátor. Más que un innovador fue un rey cuya tendencia a la ostentación queda reflejada en la construcción de lujosos barcos.

## 10. LA *ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ*: UN PALACIO FLOTANTE

Ptolomeo IV, no logrando sustraerse a su megalomanía, ordenó construir también un barco fluvial, una *θαλαμηγός*, cuyas dimensiones y decoración, como cabía esperar, iban a convertirse en objeto de admiración, hasta tal pun-

to que Calixeno de Rodas nos ha dejado una descripción relativamente detallada de su estructura, decoración y materiales.

La navegación por el río Nilo disfrutaba de un viento que soplaba en contra de la corriente, de modo que las embarcaciones podían navegar tanto río arriba como río abajo. Además era fácilmente navegable desde Alejandría hasta la Primera Catarata. Estas condiciones tan favorables, que no se hallaban en otros ríos (pues hasta la introducción del vapor la única forma de sobrepasar las corrientes era el remolque) propiciaron la aparición de una rica variedad de embarcaciones fluviales en el Nilo, desde las más humildes hechas con juncos de papiro hasta las majestuosas *θαλαμηγοί*. Estas últimas estaban destinadas al transporte de la nobleza y altos cargos del gobierno.

... ἡ Σχηδία..., ἐν ἣ τὸ ναύσταθμον τῶν θαλαμηγῶν πλοίων, ἐφ' οἷς οἱ ἡγεμόνες εἰς τὴν ἄνω χώραν ἀναπλέουσιν' ( Estrabón, XVII.1.16)<sup>14</sup>.

... Esquedia..., donde se encuentra el puerto de las *talamegos*, con las que los prefectos navegan al Alto Egipto.

Ya hemos comentado que la flota de Filadelfo incluía ochocientas embarcaciones de este tipo, pero la mayor, de la que se tiene constancia es la de Filopátor:

Ateneo, *Deipn.* V. 204D-F: κατεσκευάσεν δ' ὁ Φιλοπάτωρ καὶ ποτάμιον πλοῖον, τὴν θαλαμηγὸν καλουμένην, τὸ μῆκος ἔχουσαν ἡμισταδίου, τὸ δὲ εὖρος ἦι πλατύτατον λ' πηγῶν· τὸ δὲ ὕψος σὺν τῷ τῆς σκηνῆς ἀναστήματι μικρὸν ἀπέδει τεσσαράκοντα πηγῶν· τὰ δὲ σχῆμα αὐτῆς οὔτε ταῖς μακραις ναυσὶν οὔτε ταῖς στρογγύλαις εἰκόσ, ἀλλὰ παρηλλαγμένον τι καὶ πρὸς τὴν χρεῖαν τοῦ ποταμοῦ τὸ βάθος· κάτωθεν μὲν γὰρ ἀλιτενῆς καὶ πλατεῖα, τῷ δ' ὄγκῳ μετέωρος· τὰ δ' ἐπὶ τῶν ἄκρων αὐτῆς μέρη καὶ μάλιστα τὰ κατὰ πρῶϊραν παρέτεινε ἐφ' ἰκανόν, τῆς ἀνακλάσεως εὐγράμμου φαινομένης. δίπρωιρος δ' ἐγγόνει καὶ δίπρυμος, καὶ πρὸς ὕψος ἀνέτεινε διὰ τὸ μετέωρον ἄγαν ἴστασθαι πολλακίς ἐν τῷ ποταμῷ τὸ κῦμα (FGrH 627, F1).

Filopátor construyó también un barco fluvial, la denominada *talamego*, que poseía una longitud de medio estadio y una anchura en la parte más ancha de treinta codos. La altura, incluyendo la construcción del pabellón, era de casi cuarenta codos. Su forma no se parecía a la de los grandes barcos de guerra ni a la de los buques mercantes, sino que su profundidad se

<sup>14</sup> Cf. también P. Ryl. 558 (257 a. C.) y P. Teb. 802. 7, 9 (135 a. C.).

había alterado algo por las características de río. Pues por debajo (la *talamego*) era lisa y ancha, y su tamaño era elevado; los extremos, y sobre todo los de la proa, se extendían considerablemente, siendo su curvatura bien pronunciada. Tenía dos proas y dos popas, y las elevaba hacia lo alto porque con frecuencia en el río las olas se levantaban excesivamente.

Una embarcación de casi 90 m de longitud, de una anchura aproximada de 13 m y de una altura de unos 17 m, suponía, sin duda alguna, un enorme palacio flotante.

Era un barco fluvial, por eso presenta ciertas características condicionadas por este medio: el poco calado y la extensión de la proa y la popa.

Por otro lado, un dato esencial para visualizar más claramente la forma y estructura del barco lo constituye la doble proa y doble popa. Estamos de nuevo ante un inmenso catamarán de dos cascos, tal como se construyeron los otros grandes barcos de guerra (el de veinte, el de treinta e incluso el de cuarenta remeros). Ésta sería una de las escasas características que compartiría con ellos, pues en cuanto al calado, aunque las *polirremes* siguen siendo de poco calado, la *talamego* por debajo era lisa y de considerable anchura.

Ateneo, *Deipn.* V. 204F-205A: κατεσκεύαστο δ' αὐτῆς κατὰ μὲν μέσον τὸ κύτος τὰ συμπόσια καὶ οἱ κοιτῶνες καὶ τὰ λοιπὰ τὰ πρὸς τὴν διαγωγὴν χρηστήρια, περίξ δὲ τῆς νεῶς περίπατοι κατὰ τὰς τρεῖς πλευρὰς ἐγγέγονεσαν διπλοῖ, ὧν ἡ μὲν περίμετρος ἦν πέντε πλῆθρων οὐκ ἐλάττων, ἡ δὲ διάθεσις τοῦ μὲν καταγείου περιστύλῳ παραπλήσιος, τοῦ δ' ὑπερώιου κρύπτῃ φραγμοῖς καὶ θυρίσι περιεχομένη πάντοθεν (FGrH 627, F1).

En la cavidad intermedia se habían construido habitaciones para banquetes, alcobas y demás comodidades para la vida cotidiana. Alrededor de la nave, en tres de sus lados, había unos pasillos dobles, cuyo perímetro no era menor de cinco pletros. La estructura del pasillo inferior era semejante a un peristilo, y la del pasillo superior a una cripta rodeada por todas partes de muros y ventanas.

En efecto, la embarcación tenía capacidad, a lo largo de sus dos cubiertas, para diversas habitaciones, como dormitorios, salones, etc. Veamos la gran sala de banquetes ubicada en la primera planta del «edificio»:

Ateneo, *Deipn.* V. 205A-C: πρώτη δ' εἰσιόντι κατὰ πρύμναν ἐτέτακτο προστὰς ἐξ ἐναντίου μὲν ἀναπεπταμένη, κύκλῳ δὲ περίπτερος, ἥς ἐν τῷ καταντικρὺ τῆς πρῶιρας μέρει προπύλαιον κατεσκεύαστο δι' ἐλέ-

φαντος καὶ τῆς πολυτελεστάτης ὕλης γεγονός. τοῦτο δὲ διελθοῦσιν ὡσανεὶ προσκῆνιον ἐπεποίητο τῆι διαθέσει κατάστεγον ὄν, ὧι πάλιν ὁμοίως κατὰ μὲν τὴν μέσσην πλευρὰν προστὰς ἑτέρα παρέκειτο ὀπισθεν, καὶ τετράθυρος ἔφερεν εἰς αὐτὴν πυλών. ἐξ ἀριστερῶν δὲ καὶ δεξιῶν θυρίδες ὑπέκειντο εὐαερίαν παρέχουσαι. συνῆπτο δὲ πούτοις ὁ μέγιστος οἶκος· περίπτερος δ' ἦν εἴκοσι κλίνας ἐπιδεχόμενος· κατεσκευάστο δ' αὐτοῦ τὰ μὲν πλεῖστα ἀπὸ κέδρου σχιστῆς καὶ κυπαρίσσου Μιλησίας. αἱ δὲ τῆς περιστάσεως θύραι τὸν ἀριθμὸν εἴκοσι οὔσαι κατεκεκόλληντο σανίσιν, ἐλέφαντίνους ἔχουσαι τοὺς κόσμους. ἢ δ' ἐνήλωσις ἢ κατὰ πρόσωπον αὐτῶν καὶ τὰ ρόπτρα ἐξ ἐρυθροῦ γεγονότα χαλκοῦ τὴν χρύσωσιν ἐκ πυρὸς ειλίφηι. τῶν δὲ κίωνων τὰ μὲν σώματα ἦν κυπαρίσσινα, αἱ δὲ κεφαλαὶ Κορινθιουργεῖς, ἐλέφαντι καὶ χρυσαῖ διακεκοσμημένα, τὸ δὲ ἐπιστύλιον ἐκ χρυσοῦ τὸ ὅλον, ἐφ' οὗ διάζωσμα ἐφήμοστο περιφανῆ ζώδια ἔχον ἐλεφάντινα μερίζω πηχυαίων, τῆι μὲν τέχνει μέτρια, τῆι χορηγίαὶ δὲ ἀξιοθαύμαστα. ἐπέκειτο δὲ καὶ στέγη καλὴ τῶι συμποσίῳ τετράγωνος κυπαρισσίνῃ γλυπτοὶ δ' αὐτῆς ἦσαν οἱ κόσμοι, χρυσοῦν ἔχοντες τὴν ἐπιφάνειαν (FGrH 627, F1).

En primer lugar, según se entraba, en la popa, se había instalado un pórtico abierto al frente rodeado de columnas. En la parte frente a la proa había un vestíbulo construido con marfil y la madera más cara. Al atravesarlo es como si se hubiese hecho un proscenio que iba techado, igual al cual se hallaba de nuevo otro vestíbulo detrás, en la parte central, y conducía a él un portal de cuatro puertas. A la izquierda y a la derecha había ventanas que ofrecían ventilación. Junto a ellos se encontraba la habitación más grande. Estaba rodeada de columnas y tenía una capacidad de veinte lechos. La mayor parte de ella fue construida con cedro escita y ciprés milesio. Las puertas del recinto habían sido hechas de tablones de tuya unidos entre sí y tenían decoraciones en marfil. La guarnición de clavos de su parte frontal y las aldasbas, que eran de bronce rojizo, habían sido doradas al fuego. Los capiteles de orden corintio y adornados con marfil y oro, y todo el arquitrabe de oro, sobre el cual se ajustaba un friso que presentaba notables figuras de marfil de más de un codo de altura, mediocres técnicamente pero admirables en gastos. Sobre la sala de banquetes había también un hermoso techo rectangular hecho de madera de ciprés. Sus adornos estaban tallados y cubiertos de oro.

Siguiendo la tradición griega, existía incluso un gineceo. Se hallaba entre el dormitorio de hombres y el pórtico que está situado frente a la popa. De esta forma finaliza Calíxeno la descripción de la primera cubierta:



Ateneo, *Deipn.* V. 205D: παρέκειτο δὲ τῶι συμποσίῳ τούτῳ καὶ κοιτῶν ἑπτάκλινος, ὧι συνῆπτο στενὴ σϋριγξ, κατὰ πλάτος τοῦ κύτους χωρίζουσα τὴν γυναικωνῖτιν. ἐν δὲ ταύτῃ συμπόσιον ἐννεάκλινον ἦν, παραπλήσιον τῇ πολυτελείῃ τῶι μεγάλῳ, καὶ κοιτῶν πεντάκλινος. καὶ τὰ μὲν ἄχρι τῆς πρώτης στέγης κατεσκευασμένα τοιαῦτ' ἦν (FGrH 627, F1).

Junto a dicha sala, se hallaba también una alcoba de siete camas, a la que se unía un corredor estrecho, que la separaba del gineceo transversalmente. En éste había una sala de banquetes de nueve lechos, semejante en magnificencia a la grande, y una alcoba de cinco camas. La organización hasta la primera cubierta era de esa manera.

La descripción llevada a cabo por Calíxeno resulta, en ocasiones, muy detallada, pero en otras no lo suficiente para una justa y exacta reconstrucción. Así, en la ya citada sala de veinte lechos, se detiene en la decoración y materiales de sus puertas, en cambio no añade el número ni su ubicación. Tampoco se detalla qué tipos de adornos habían sido tallados en el techo. Seguramente admirándose de la riqueza de los materiales, Calíxeno prefirió detenerse en ellos, y no en los motivos, cosa extraña si tenemos en cuenta el testimonio de Plinio, que afirma que era escultor (FGrH 627,T2); asimismo eso podría significar también que fuesen de poco interés artístico<sup>15</sup>.

Las maderas utilizadas aquí son el cedro escita, el ciprés milesio y la tuya. Los territorios que los Ptolomeos controlaban producían la mayor parte de lo que se necesitaba. La madera para la armada provenía de los bosques vecinos del sur de Asia Menor: de ahí provendrían las tres nombradas. Sin embargo, con respecto al cedro, era el libanés el más utilizado en la Antigüedad y muy apreciado desde entonces por su durabilidad. El ciprés también lo era por su durabilidad y resistencia.

En cuanto al marfil de las puertas, de los capiteles y el utilizado en el friso, seguramente procedía de Somalia y Etiopía. Para el bronce de las puertas, el cobre era traído de una de las posesiones egipcias, Chipre, muy prolífica en minas, aunque se veían obligados a importar de Cartago el estaño. Sobre el oro utilizado en la decoración de las habitaciones no hay mucho que comentar, pues era un elemento muy abundante en el Valle del Nilo, y no era de

---

<sup>15</sup> Debe tenerse en cuenta que los fragmentos de Calíxeno nos han llegado vía indirecta (Ateneo, *Los Deipnosofistas*, V). Este hecho y la escasísima información que poseemos sobre este historiador sólo nos posibilita extraer conclusiones aproximativas.

extrañar que además del utilizado en los capiteles de cada columna, también el arquitrabe entero y los adornos del techo fuesen de oro.

A continuación el historiador se detiene en la segunda cubierta:

Ateneo, *Deipn.* V. 205D-206A: ἀναβάντων δὲ τὰς παρακειμένας πλησίον τῶι προειρημένωι κοιτῶνι κλίμακας οἶκος ἦν ἄλλος πεντάκλινος ὀρόφωμα ῥομβωτὸν ἔχων, καὶ πλησίον αὐτοῦ ναὸς Ἀφροδίτης θολοειδής, ἐν ᾧ μαρμάρινον ἄγαλμα τῆς θεοῦ. κατεναντίον δὲ τούτου ἄλλο συμπόσιον πολυτελὲς περίπτερον· οἱ γὰρ κίονες αὐτοῦ ἐκ λίθων Ἰνδικῶν συνέκειντο. παρὰ <δὲ> καὶ τούτῳ τῶι συμπόσιῳ κοιτῶνες, ἀκόλουθον τὴν πρῶιραν οἶκος ὑπέκειτο Βακχικὸς τρισκαιδεκάκλινος περίπτερος, ἐπίχρυσον ἔχων τὸ γεῖσον ἕως τοῦ περιτρέχοντος ἐπιστυλίου· στέγη δὲ τῆς τοῦ θεοῦ διαθέσεως οἰκεία. ἐν δὲ τούτῳ κατὰ μὲν τὴν δεξιὰν πλευρὰν ἄντρον κατεσκεύαστο, οὗ χρῶμα μὲν ἦν ἔχον τὴν πετροποιίαν ἐκ λίθων ἀληθινῶν καὶ χρυσοῦ δεδημιουργημένην· ἵδρυτο δ' ἐν αὐτῶι τῆς τῶν βασιλέων συγγενείας ἀγάλματα εἰκονικὰ λίθου λυχνέως. ἐπιτερπὲς δ' ἱκανῶς καὶ ἄλλο συμπόσιον ἦν ἐπὶ τῆι τοῦ μεγίστου οἴκου στέγῃ κείμενον, σκηνῆς ἔχον τάξιν, ᾧ στέγη μὲν οὐκ ἐπῆν, διατόναια δὲ τοξοειδῆ διὰ ποσοῦ τινος ἐνετέτατο διαστήματος, ἐφ' ᾧν ἀυλαῖαι κατὰ τὸν ἀνάπλου ἀλουργεῖς ἐνεπετάννυντο (FGrH 627, F1).

Subiendo las escaleras que están junto a la citada alcoba, existía otra habitación de cinco lechos que tenía un techo romboidal, y al lado un templete de Afrodita abovedado, donde se encontraba una estatua de mármol de la diosa. Frente a él otra magnífica sala de banquetes rodeada de columnas, pues sus columnas eran de piedras de la India. <Y> al lado también de dicha sala unas alcobas con el mismo equipamiento que el de antes mencionadas. Avanzando hacia la proa se hallaba debajo una estancia báquica de trece lechos rodeada de columnas, con una cornisa chapada en oro hasta el arquitrabe que recorría la habitación. El techo se adecuaba al valor de la divinidad. En esa habitación se construyó un hueco cuyo aspecto era el de una construcción en piedra hecha de piedras preciosas y oro; dentro de él se instalaron estatuas representativas de la familia real elaboradas en mármol de Paros. Bastante agradable era también otra sala de banquetes situada sobre el techo de la estancia principal, a manera de pabellón; no tenía techo, pero se habían instalado unas piezas transversales en forma de arcos colocadas a cierta distancia una de otra, sobre las que, durante la travesía, se desplegaban unas cortinas teñidas de púrpura.

En estas habitaciones y temples se siguen utilizando materiales lujosos: el oro de nuevo y las piedras preciosas; estas últimas procedentes quizá de la India, pues de ahí traían los Ptolomeos las perlas, gemas, caparazones de tortuga, entre otros lujos exóticos.

Sobre el mármol, el historiador griego menciona una estatua de Afrodita elaborada en este material sin más especificación, y otras de la familia real hechas en mármol de Paros. El mármol de este lugar, al igual que el de Naxos y el pentélico de la península griega, era el mármol blanco tan requerido por la estatuaria desde época clásica. Los de color y jaspeados, al ser poco adecuados para la escultura, se utilizaban con preferencia en la decoración arquitectónica, aunque en la escultura helenística y romana fue también utilizado esporádicamente junto al blanco. Esto nos hace pensar que Calíxeno haya querido diferenciar los dos tipos, el blanco (de Paros) utilizado en las estatuas de la familia real, y el jaspeado de la estatua de Afrodita, pues si no, tan interesado como estaba en la descripción de los materiales más preciados, habría matizado su procedencia. Aún así, la descripción, a veces prolija en demasía y otras poco detallada, no resulta fiable, pues quizá no haya ofrecido más datos por simple desinterés o también, por qué no, por desconocimiento.

En el gineceo antes citado se incluía una nueva sala de banquetes, que parece haber causado cierta admiración en Calíxeno por su decoración egipcia:

Ateneo, *Deípn.* V. 206A-C: μετὰ δὲ τοῦτο αἶθριον ἐξεδέχετο τὴν ἐπάνω τῆς ὑποκειμένης προστάδος τάξιν κατέχον, ὧι κλίμαξ τε ἑλικτὴ φέρουσα πρὸς τὸν κρυπτὸν περίπατον παρέκειτο καὶ συμπόσιον ἐννεάκλινον, τῆι διαθέσει τῆς κατασκευῆς Αἰγύπτιον· οἱ γὰρ γεγονότες αὐτόθι κίονες ἀνήγοντο στρογγύλλοι, διαλλάττοντες τοῖς σπονδύλοις, τοῦ μὲν μέλανος, τοῦ λευκοῦ παράλληλα τιθεμένων. εἰσὶ δ' αὐτῶν καὶ αἱ κεφαλαὶ τῶι σχήματι περιφερεῖς, ὧν ἡ μὲν ὅλη περιγραφή παραπλησία ῥόδοις ἐπὶ μικρὸν ἀναπεπταμένοις ἐστίν. περὶ δὲ τὸν προσαγορευόμενον κάλαθον οὐχ ἔλικες, καθάπερ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν· καὶ φύλλα τραχέα περικείται, λωτῶν δὲ ποταμίων κάλυκες καὶ φοινίκων ἀρτιβλάστων καρπός· ἔστι δ' ὅτε καὶ πλειόνων ἄλλων ἀνθέων γέγλυπται γένη. τὸ δ' ὑπὸ τὴν ρίζαν, ὃ δὴ τῶι συνάπτοντι πρὸς τὴν κεφαλὴν ἐπίκειται σπονδύλωι, κιβωρίων ἄνθεσι καὶ φύλλοις ὡσανεὶ καταπεπλεγμένοις ὁμοίαν εἶχε τὴν διάθεσιν. τοὺς μὲν οὖν κίονας οὕτως Αἰγύπτιοι κατακεκιάζουσι· καὶ τοὺς τοίχους δὲ λευκαῖς καὶ μελαίνας διαποικίλλουσι πλινθίσιν, ἐνίοτε δὲ καὶ τοῖς ἀπὸ τῆς ἀλαβαστίτιδος προσαγορευομένης πέτρας (FGrH 627, F1).

A continuación venía un atrio que ocupaba el espacio situado encima del pórtico que se encontraba debajo. Junto al atrio se hallaba una escalera de caracol que llegaba hasta el pasillo cubierto y la sala de nueve lechos, egipcia en el estilo de construcción; pues las columnas allí existentes se alzaban redondeadas, y sus tambores eran diferentes, alternando en negro y blanco. Sus capiteles tenían forma redondeada, y todo su contorno asemejaba rosas ligeramente abiertas. Alrededor del llamado cálato no había espirales, como en los griegos, ni hojas de acanto, sino capullos de lotos de río y frutos de palmeras recién brotadas. A veces eran esculpidos también otros muchos tipos de flores. La parte situada debajo de la base del capitel, que se encuentra sobre el tambor que se une al capitel, tenía una disposición semejante, con flores y hojas de nenúfar como si hubiesen sido entrelazadas. De esa manera construían las columnas los egipcios. También dan color a las paredes con ladrillos blancos y negros, y en ocasiones también con los hechos de la piedra denominada alabastro.

Tanto la construcción como la decoración aquí descritas son egipcias. Destaca por los datos ofrecidos hasta ahora, la mezcla de elementos griegos y egipcios. Las columnas de orden corintio anteriormente mencionadas son en esta sala sustituidas por otras propias de la arquitectura de este período. Alternaban, como puede verse en templos del período ptolemaico, columnas con capiteles de variados motivos vegetales: las aquí descritas lotiformes podrían estar alternando probablemente con otras palmiformes, papiroiformes e incluso compuestas.

Así finaliza el fragmento de Calíxeno:

Ateneo, *Deipn.* V. 206C-D: *πολλὰ δὲ καὶ ἕτερα κατὰ μέσον τῆς νεῶς τὸ κύτος ἐν κοίλῃ καὶ κατὰ πᾶν αὐτῆς μέρος οἰκήματα ἦν. ὁ δὲ ἰστός ἦν αὐτῆς ἑβδομήκοντα πηχῶν, βύσσινον ἔχων ἰστίον ἀλουργεῖ παρασείῳ κεκοσμημένον* (FGrH 627, F1).

Del mismo modo existían otras numerosas estancias en el hueco de en medio de la cavidad del barco y en toda su extensión. El mástil era de setenta codos, el cual tenía una vela del lino más fino, provista de una gavia teñida de púrpura.

Sobre el material de la vela no es necesario comentario alguno: el lino constituía un tejido de fabricación egipcia y que en gran parte se utilizaba para la fabricación de velas.

La vela descrita en el fragmento presentaba también una gavia teñida. Pues bien, el término aquí traducido por «gavia» es *παράσειον*, que Casson<sup>16</sup> pre-

<sup>16</sup> *Ships and Seamanships...*, p. 246, nota 86.

