

LA BATALLA DE SALAMINA

BARRY STRAUSS

LA BATALLA DE SALAMINA

El mayor combate naval
de la Antigüedad

Traducción de Ignacio Alonso



Consulte nuestra página web: <https://www.edhasa.es>
En ella encontrará el catálogo completo de Edhasa comentado.

Título original: *Salamis: The Greatest Naval Battle
of the Ancient World, 480 BC*

Diseño de la cubierta: Edhasa, basado en un diseño de Jordi Sábat

Primera edición: octubre de 2022

© Barry Strauss, 2004
© de la traducción: Ignacio Alonso Blanco, 2006
© de la presente edición: Edhasa, 2006, 2022
Diputación, 262, 2^ª1^ª
08007 Barcelona
Tel. 93 494 97 20
España
E-mail: info@edhasa.es

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *Copyright*, bajo la sanción establecida en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra o entre en la web www.conlicencia.com.

ISBN: 978-84-350-2761-8

Impreso en Barcelona por: CPI Black Print

Depósito legal: B 14794-2022

Impreso en España

Para Sylvie

Índice

Agradecimientos	11
Nota sobre nombres, topónimos y abreviaturas	17
Cronología del año 480 a. C.	19
Nota acerca de las embarcaciones	23
Prólogo: El Pireo.	33

Primera parte

El avance

Artemisio	47
Termópilas	79
Atenas	113
Salamina	145

Segunda parte

La trampa

Falero	173
De Salamina a Falero	195
De Falero a Salamina	217
Salamina	241

Tercera parte

La batalla

Estrecho de Salamina: mañana	265
Estrecho de Salamina: mediodía	293
Estrecho de Salamina: atardecer	317

Cuarta parte

La retirada

Falero	345
Andros	367
Epílogo: Susa	391
Notas	405
Fuentes documentales	425
Índice onomástico	439

Agradecimientos

Mientras escribía este libro contraí un gran número de deudas, algunas de ellas con instituciones, pero muchas más con personas. Boris Rankov ha sido para mí un hombre excepcionalmente generoso con su tiempo y su experiencia con *Olympias*, los triremes y la boga. Victor Davis Hanson me permitió, con mucha amabilidad por su parte, entablar con él un auténtico debate de fondo acerca de las consecuencias de la batalla de Salamina. Durante años, John Hale y Donald Kagan compartieron conmigo sus sólidos conocimientos sobre los navíos de la Antigüedad y sus modos de plantear las batallas navales. Josiah Ober es un interlocutor formidable en materia de democracia y guerra. Adrienne Mayor combina en su persona la perspicacia de un editor con los conocimientos de un erudito. Mark Levine sabe más de narración en el peor de sus días que la mayoría de nosotros en el mejor de nuestros años; ha sido para mí un amigo espléndido que me ha apoyado desde los primeros pasos de mi proyecto.

John Lee, Meredith Small y Aaron Strauss invirtieron su tiempo generosamente en leer capítulos del borrador de la obra, y cada uno de ellos me proporcionó magníficos consejos editoriales. Paul Cartledge fue sobradamente considerado para tomar parte en un estimulante seminario acerca de las guerras médicas. Y Elizabeth Greene y Simon Hornblower compartieron conmigo material inédito.

Pierre Briant, Burke Carson, Judith Dupré, Laurel Freas, Timothy Gregory, John Hyland, Fred Kagan, Michaelle Moyd, Bill Paterson, Hayden Pelliccia, Ingrid Rowland, Philip Sabin, Elizabeth Shepherd y Erla Zwingle compartieron conmigo, todos y cada uno de ellos, su experiencia y conocimientos en varios estadios de mis investigaciones. También me gustaría hacer explícito mi agradecimiento a Sandra Bernstein y a Alvin Bernstein, Joan Jacobs Brumberg, Giovanni Giorgini, Dede Hatch, Ned Lebow, Deirdre Martin, Tim Merrick, Nat y Marcia Ober, Kate-rina Papoulia, David Rakowski, Tiffany Stansfield y Gail Holst Warhaft.

En Grecia recibí una impagable asistencia en temas relacionados con trirremes e historia naval por parte del contraalmirante A. Dimitsas de la Marina helénica, y de Rosie Randolph. En cuanto a la información sobre los pescadores de la Salamina actual, mi agradecimiento está dedicado a las aportaciones de Antiopi Argyriou y Marisa Koch. Tengo que agradecer la información acerca de los vientos y condiciones meteorológicas de Salamina y sus alrededores al doctor Michael Petrakis, director del Instituto de Investigación Medioambiental y Desarrollo Sostenible del Observatorio Nacional de Atenas. También deseo enviar desde aquí mi gratitud a Zafira Haïdou y al personal del Museo Náutico de Grecia, en El Pireo.

En Turquía recibí la inestimable ayuda de Oguz Alpozen, del Museo de Bodrum de Arqueología Submarina, del arqueólogo Poul Pedersen, del arqueólogo naval Harun Özdas, del experto en Caria Foray Konuk, y de George Bass, Don Frey, Elizabeth Greene y al resto de los colaboradores del Instituto de Arqueología Náutica de Bodrum.

Howard Morhaim es el agente literario, protector, prudente y buen amigo que cualquier autor habría deseado tener. Me apoyó en cada uno de los pasos de mi camino. Robert Bender es

un perspicaz y diligente editor cuya guía mejoró el manuscrito de modo inconmensurable. Y Paul Sidey es un editor tan sensato y riguroso como ingenioso y paciente.

Es un honor para mí mostrar mi agradecimiento a las distintas instituciones que me han ayudado. El Departamento de Historia de la Universidad de Cornell ha sido durante años un hogar académico para mí, estimulante, acogedor y también muy cortés al permitirme dejar un poco de lado mis labores académicas para escribir este libro. Por su parte, el Departamento de Estudios Clásicos y su Programa de Estudios por la Paz contribuyeron con buenos alimentos para mi intelecto. Con su magnífico fondo y su personal, siempre dispuesto a colaborar, la biblioteca de la Universidad de Cornell ha desarrollado un papel fundamental en mis investigaciones. También estoy orgulloso por poderle agradecer a toda una generación de estudiantes de Cornell sus ánimos y apoyos manifiestos.

La Academia Estadounidense de Estudios Clásicos de Atenas es uno de los mayores centros de conocimiento de la antigua Grecia. Yo gocé de la fortuna de pasar dos años allí. La Colony MacDowell de Peterborough, en New Ampshire, me obsequió con una estancia de un mes durante el invierno de 2003, donde disfruté de la oportunidad de escribir en un entorno ideal. Y sin el Club Náutico de Cascadilla, en Ithaca, estado de Nueva York, hubiera sabido muy poco de remos y embarcaciones.

Naturalmente, siempre les estaré agradecido a los ciudadanos de Grecia y Turquía por su generosa hospitalidad.

Pero mi mayor deuda la tengo con mi familia. Nunca podré estar suficientemente agradecido a mis padres. Y a mi mujer e hijos, que soportaron con paciencia tanto mis ausencias durante las labores de documentación, como mi conducta distraída y lejana mientras escribía en casa. Por esas razones, y por muchas más

que nunca podría acabar de enumerar, le estoy inmensamente agradecido a Marcia, mi esposa, y a mis hijos Sylvie y Michael. Sin el apoyo, los ánimos y buenos consejos de Marcia este libro no hubiese llegado a escribirse jamás. La habilidad ágil y sagaz de Michael en los videojuegos me recuerda a la pericia de los antiguos pilotos de navío. Sylvie supone para mí el recuerdo constante de que hay más vida que guerra..., por eso le he dedicado este libro a ella.

Nota sobre nombres, topónimos y abreviaturas

Los topónimos griegos, persas y demás nombres de la Antigüedad están escritos y abreviados según el estilo habitual del manual de referencia, el *Oxford Classical Dictionary*, Oxford, Oxford University Press 3.^a ed., 1999. Y cito el nombre de las obras según su traducción inglesa.*

* Para la traducción española se ha utilizado como referencia la obra Herodoto, *Los nueve libros de historia*, editorial Edaf, 1.^a ed., Madrid, 1989, traducido por D. Bartolomé Pou. Y las obras clásicas se citan según la traducción española. (*N. del T.*)

Cronología del año 480 a. C.

Nota: todas las fechas son aproximadas, excepto aquellas en cursiva. Estas fechas se basan en fuentes antiguas e investigaciones actuales. Todas siguen la narración de Herodoto, que es coherente, fidedigna y, desafortunadamente, vaga y contradictoria en lo que a ciertas fechas se refiere. En dichos casos, he escogido las propuestas de los eruditos que suponen menos cambios frente a la crónica de Herodoto.

MAYO: Jerjes comienza a maniobrar con su ejército a través del Helesponto.

JUNIO: Jerjes parte del Helesponto hacia Atenas.

TERCERA SEMANA DE AGOSTO: soldados y navíos griegos toman posiciones en el paso de las Termópilas y en Artemisio, respectivamente.

19 DE AGOSTO, LUNA LLENA: fin de los Juegos Olímpicos y del festival de Carnea.

c. 27-29 DE AGOSTO: batallas de las Termópilas y Artemisio.

c. 1 DE SEPTIEMBRE: la flota griega regresa de Artemisio y atraca en la bahía de Falero y en Salamina. Mientras, el ejército persa comienza su marcha hacia el sur.

PRINCIPIOS DE MES DE SEPTIEMBRE: el ejército del Peloponeso al completo comienza a construir una muralla en el istmo.

c. 1-6 DE SEPTIEMBRE: evacuación de Atenas.

c. 4 SEPTIEMBRE: la flota persa se desplaza hacia el sur.

c. 5 DE SEPTIEMBRE: las tropas de la vanguardia persa alcanzan Ática.

c. 31 DE AGOSTO AL 20 DE SEPTIEMBRE: el ejército persa, después de conquistar Focea y Beocia, se reagrupa en Atenas.

c. 7 DE SEPTIEMBRE: la flota persa alcanza las costas de la bahía de Falero.

c. 21-23 DE SEPTIEMBRE: asedio de la Acrópolis de Atenas.

c. 23 DE SEPTIEMBRE: el ejército persa toma la Acrópolis. El Consejo de Guerra ateniense decide por votación embarcar y retirarse al istmo de Corinto.

NOCHE *c.* 23-24 DE SEPTIEMBRE: Mnesifilo, Temístocles y Euribíades obligan al Consejo de Guerra griego a cambiar de plan y permanecer en Salamina. Discusión entre Temístocles y Adimanto.

AMANECER *c.* 24 DE SEPTIEMBRE: terremoto.

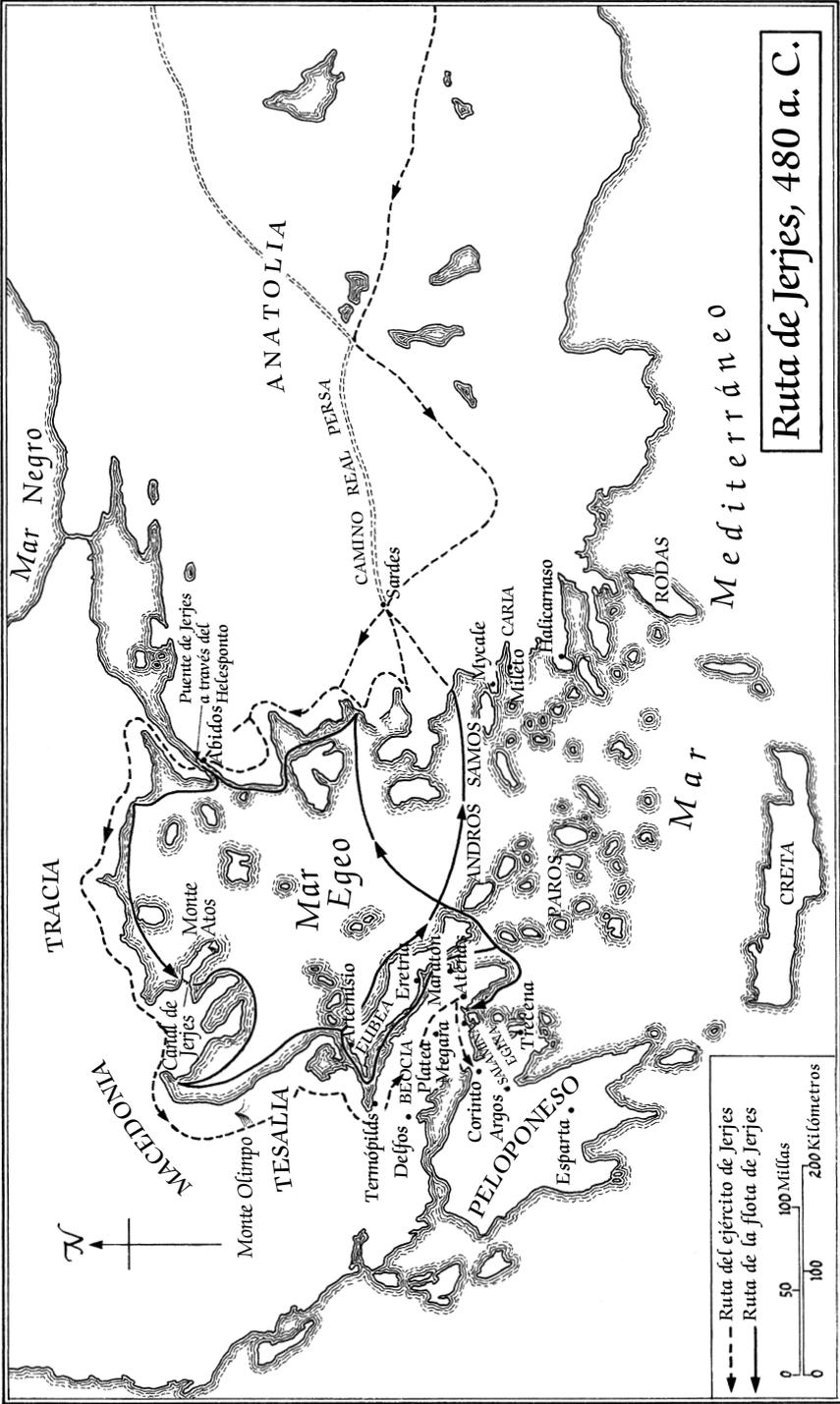
ATARDECER *c.* 24 DE SEPTIEMBRE: misión de Sicinno contra los persas.

MEDIANOCHE *c.* 24 DE SEPTIEMBRE: la flota persa entra en el estrecho de Salamina.

c. 25 DE SEPTIEMBRE: batalla de Salamina.

FINALES DE SEPTIEMBRE: los persas emprenden la retirada de Atenas.

2 DE OCTUBRE DEL AÑO 480 A. C.: eclipse parcial de sol. El ejército espartano abandona el istmo (Ática).



Nota acerca de las embarcaciones

La batalla de Salamina se libró con trirremes. Se trata de un barco de guerra construido en madera que podía desplazarse tanto a vela como a remo, aunque en batalla sólo se utilizaban los remos, pues la capacidad de maniobra y la velocidad lo eran todo. El término «trirreme» procede del vocablo griego *triērēs*, que significa: tres remeros, en referencia a los tres órdenes de remos que se veían en los costados del barco cuando éste navegaba en paralelo a la costa. El trirreme supuso una innovación en la industria naviera, y se desarrolló, probablemente, a lo largo del siglo anterior a la batalla de Salamina. En el año 480 a. C. era la nave más novedosa de cuantas surcaban el Mediterráneo. Durante dos siglos, este navío reinó como el soberano de los mares y Salamina fue su gran batalla.

Disponemos de abundante información acerca del trirreme, aunque incompleta. Por desgracia para el estudiante interesado en la batalla de Salamina, la mayor parte de dicha información procede del período comprendido entre los años 430 y 420 a. C., esto es, al menos, cincuenta años después de las guerras médicas. Afortunadamente, los datos relativos a los trirremes de este período también son, por lo general, aplicables al período anterior. Con todo, la especulación en este sentido sigue siendo necesaria.

El trirreme es un barco de líneas elegantes construido con madera.¹ El trirreme griego medía, aproximadamente, unos cua-

renta metros de eslora, entre cinco y seis metros de manga (dimensión esta última que podría alcanzar los doce metros con los remos extendidos) y tres metros de puntal. Los remos de un trirreme probablemente se ordenaban en tres niveles. En los dos órdenes inferiores, los remeros bogaban con los remos que sobresalían a través del casco y la borda, mientras que la tercera fila de boga se extendía por las postizas exteriores (este último dato se ajusta a las características del diseño propio de finales del siglo v a. C., aunque es probable que en el año 480 a. C. los trirremes griegos ya contasen con este elemento).

La proa se remataba con un espolón consistente en un tocón de madera revestido de cobre y armado con tres aguzadas hojas de metal. Dicho espolón se colocaba en la línea de flotación y se extendía casi dos metros y medio por delante de la proa.

Los fenicios, que se jactaban de ser los mejores marinos del Mediterráneo, continuaron armando las naves siguiendo los métodos propios de su tradición náutica. Los trirremes fenicios contaban, más o menos, con la misma longitud de eslora que sus equivalentes griegos, aunque con algo más de manga. Algunos historiadores postulan que los trirremes fenicios eran más altos que los griegos y que carecían de postizas. Con el fin de poder transportar una cantidad extra de infantes de marina, las naves fenicias contaban con una ancha cubierta bordeada por un baluarte dispuesto para proteger a la apretujada tripulación de una posible caída por la borda. Los bordes del puente superior se cubrían con una fila de escudos, y el espolón tenía una forma larga y afilada en vez de achaparrada y dentada. También ambas naves se ornamentaban, tanto las griegas como las fenicias, aunque con estilos diferentes.

Se estima que un trirreme griego en orden de marcha a remo podría alcanzar de cinco a seis nudos como velocidad de cruce-ro, velocidad que podría llegar a siete u ocho nudos a plena boga.

En ciertas maniobras en que podría requerirse una velocidad más explosiva, en el transcurso de una batalla, por ejemplo, se cree que las naves podían desplazarse a nueve o diez nudos.

El trirreme era un barco muy largo y estrecho según la proporción entre la eslora y la medida de los baos (la manga), característica que hacía de esta embarcación una nave tan veloz como frágil. Por tanto, las flotas de trirremes evitaban internarse en mar abierto, realizaban sus travesías bordeando la costa y preferían, a ser posible, no pernoctar en el mar.

En el caso ateniense, que es el que mejor conocemos, los trirremes solían contar con una tripulación de doscientos hombres: ciento setenta remeros, diez infantes de marina y cuatro arqueros, así como varios marinos de segunda y oficiales de baja graduación, incluidos el jefe de boga, el sobrecargo, el jefe de popa, el carpintero, el contra maestre y los gavieros. Cada uno de los trirremes contaba con un capitán que, en Atenas, recibía el nombre de *trierarca*, por lo general un hombre acaudalado que en ocasiones no actuaba más que como figurante. El individuo más importante a bordo era el timonel, también conocido como piloto, que manejaba el doble timón de popa. Un piloto capaz podía llevar, él solo, el barco a la victoria.

Los bogadores se embarcaban desarmados. Probablemente no contarían con uniforme alguno y vestían un sencillo taparrabos dentro del caluroso y casi asfixiante espacio entre cubiertas. Los arqueros embarcaban con arcos y flechas y, al igual que los infantes de marina griegos, se pertrechaban con cascos de bronce, armaduras, un escudo redondeado de buen tamaño, aunque estos últimos combatían con espadas y jabalinas. La mayor parte de sus oponentes persas estaban equipados de modo similar, pero algunos de ellos disponían de otro tipo de armamento, bastante variado, que comprendía hoces, hachas, dagas y enormes cuchillos.

Las tripulaciones veteranas combatían utilizando la capacidad de maniobra de la nave: hacían uso del espolón para embestir a la embarcación enemiga y procuraban retirarse antes de que ésta tuviese oportunidad de contraatacar. Las tripulaciones menos experimentadas solían optar por el abordaje simple: enviaban a sus arqueros y marinos a la lucha cuerpo a cuerpo. Las flotas con tendencia a utilizar tácticas de abordaje en vez de intentar hundir a su oponente mediante una embestida de espolón probablemente elevarían el número de combatientes a bordo, pudiendo llegar a transportar hasta cuarenta guerreros por barco.

Parece ser que cada nave de la escuadra fletada por Grecia en el año 480 a. C. contenía diez infantes de marina y cuatro arqueros. Los barcos de la flota persa llevaban a cuarenta guerreros, entre infantes de marina y arqueros. Este grupo solía constar de treinta iraníes (persas o medos) y diez escitas (arqueros, oriundos de los pueblos nómadas del Asia central). Todos los barcos de la flota griega eran griegos, mientras que ninguna de las naves de la flota persa era persa. Las embarcaciones persas las aportaban las naciones sujetas al dominio del imperio: fenicios, egipcios, carios y también griegos, entre otros. Los persas se limitaban a aportar soldados, arqueros y miembros del almirantazgo. Entre todos los aliados, los fenicios eran considerados los dueños de la mejor escuadra de la flota persa, seguidos de carios y jonios, los griegos de las colonias orientales.

La presencia de tan elevado número de iraníes y escitas en los barcos reflejaba la inquietud persa. Persia constituía una potencia terrestre. Los persas, como jinetes que eran, contemplaban a la gente de mar con cierto desprecio. Ellos, con su dotación de guerreros y arqueros en los barcos, intentaban convertir las batallas navales en combates terrestres. Como compensación, su presencia dificultaba que ciertos aliados descontentos desertasen uniéndose al bando griego.

Los tres órdenes de boga de los trirremes griegos se conocían del siguiente modo: los de la línea superior se llamaban los *thranitai* (los tranites), palabra que significa «los hombres de los baos»; en el siguiente nivel se encontraban los *zygitai* (los cigites) o «los hombres de los bancos transversales»; y la fila inferior recibía el nombre de *thalamioi* (los talamites) o «los hombres de la bodega», término que también puede traducirse como «los hombres del dormitorio». Este último nombre probablemente haga referencia a la práctica de utilizar la bodega para descansar o dormir. La dotación completa de boga dentro de un trirreme ateniense consistía en cincuenta y ocho cigites y cincuenta y dos talamites divididos, respectivamente, en dos grupos de veintinueve y veintiséis remeros por banda, además de sesenta tranites divididos en dos grupos de treinta. Sumaban, en total, ciento setenta remeros.

Los marinos, los arqueros, el piloto, el capitán y los vigías se situaban en cubierta. Todos ellos debían permanecer sentados siempre que fuese posible, sobre todo en batalla, pues el menor movimiento podría desequilibrar la nave y alterar el trabajo de los remos. En los trirremes griegos del año 480 a. C., la cubierta era un lugar endeble: una estrecha bóveda de madera dispuesta en el centro de la embarcación, de modo que conformaba una pasarela que recorría la crujía de la nave. La cubierta de los trirremes también servía como protección para los remeros del orden superior de boga.

Los trirremes de la época que nos ocupa se construyeron con el propósito de obtener «velocidad y capacidad de maniobra».² Sin embargo, los trirremes griegos que participaron en la batalla de Salamina eran más pesados que los de la flota persa. Parece extraño, y más teniendo en cuenta el gran número de guerreros y el tipo de defensas con que los persas equipaban sus naves; sin embargo, podría revelar la decisión griega de construir embarca-

ciones más poderosas con el objetivo de contrarrestar en lo posible la superioridad, tanto en número como en experiencia, de la armada persa. Las naves pesadas pueden acabar con otras más ligeras siempre que se den determinadas condiciones. Por tanto, si Atenas lograba establecer el combate en dichas circunstancias tendría una oportunidad de vencer. Por esa razón construyeron embarcaciones más pesadas. La diferencia de peso refleja la oportunidad de que disfrutaron los persas para varar sus trirremes y secar los cascos al sol durante las semanas anteriores a Salamina. Los trirremes atenienses, sin embargo, pasarían algo más de tiempo en el agua, de ahí su mayor peso.

Como en batalla los trirremes navegaban mediante tracción humana, la victoria dependía en gran parte del entrenamiento y la dureza de los bogadores, en mantenerlos bien alimentados (el pescado en salazón acompañado con tortas de pan de avena solía ser la dieta básica), bien hidratados (se calcula que siete litros de agua por hombre y día) y con suficiente tiempo de descanso en tierra firme (por lo general, al mediodía y por la noche). Aparte de su condición de guía ideológico, un capitán triunfante asumiría su papel como entrenador y psicólogo igual que sus funciones como comandante de guerra.

Un aspecto esencial consistía en lograr que los ciento setenta remeros bogasen a la vez. La difícil tarea de coordinar la cadencia de boga recaía en el jefe de remeros de cada nave. Este oficial se situaba en la pasarela de cubierta, a medio camino entre proa y popa, y desde allí gritaba las órdenes pertinentes a sus hombres. Los remeros apenas podrían escucharlas, dado el estruendo de los remos chapoteando en el agua y la absorción natural del sonido causada por tal acumulación de cuerpos humanos. Por ello el jefe de boga habría de recurrir al auxilio del jefe de popa, que, observando detenidamente a su compañero, repetiría sus órdenes a los remeros de popa, mientras que otro oficial procedía del mismo modo en proa.

Al mismo tiempo, el contramaestre marcaba la cadencia con los agudos pitidos de una zampoña o caramillo. En ocasiones, la tripulación al completo emitiría un grito rítmico que repetirían una y otra vez con el fin de marcar el compás de boga. Las tripulaciones atenienses entonaban los gritos de «o opop, o opop» y «ryppapai», cada uno de ellos onomatopeyas del sonido que producen los remos al golpear el agua. Esos golpes consistían en un rápido y poderoso tirón seguido de una larga pausa para recobrar la posición del remo. Aristófanes, el escritor de comedias, comparaba la situación con un coro de ranas croando al unísono: «Bre-ke-ke-kes, ko-ax, ko-ax».³

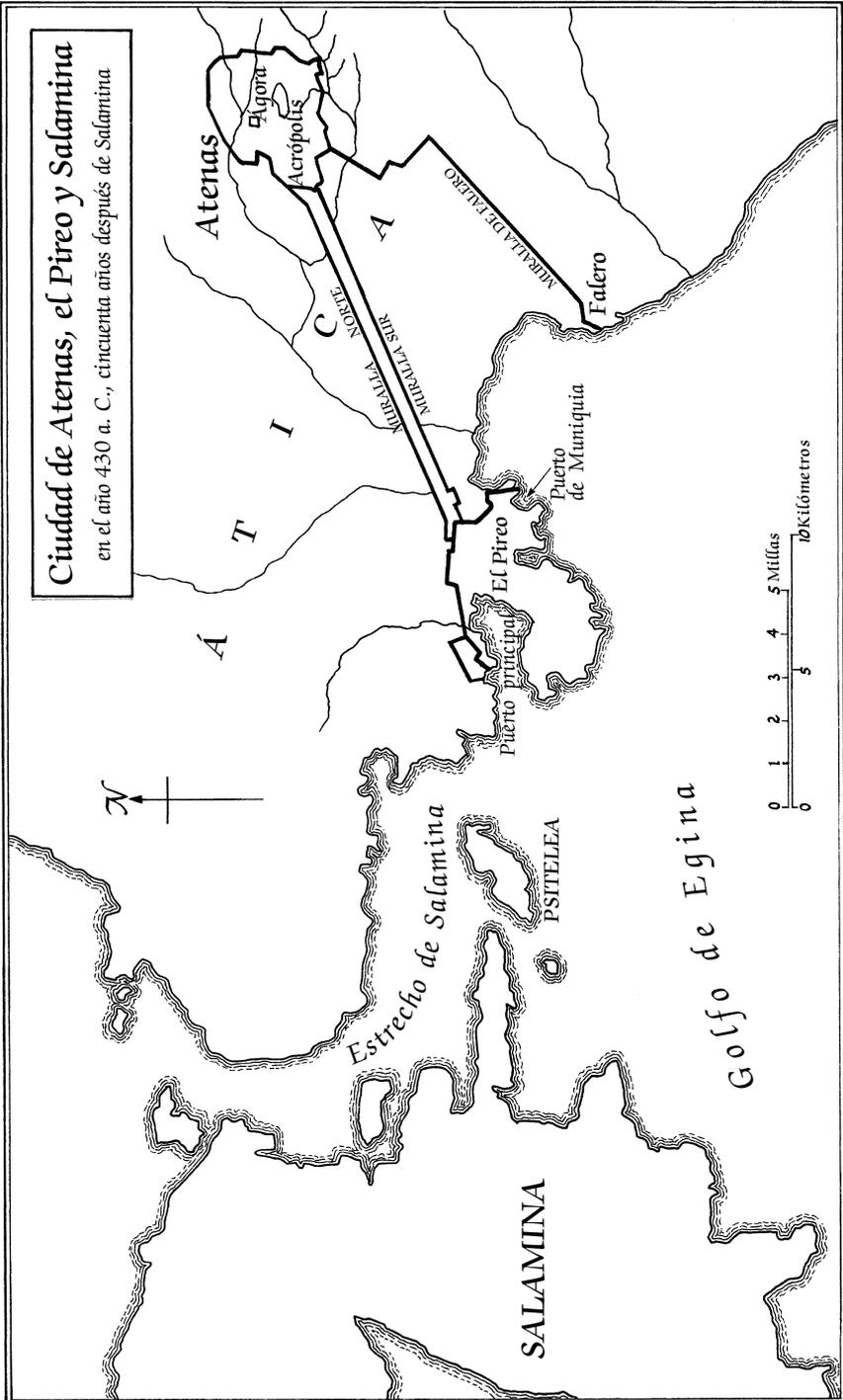
Con ciento setenta remeros bogando como un solo hombre, la visión de los costados del trirreme en plena boga, sentado en la proa con la vista dirigida hacia popa, debía de conformar un espectáculo hipnótico. Con todo, el trirreme no era una nave muy grande. Tan sólo de cuarenta metros de eslora, es decir, un poco más del doble que las traineras de ocho remos que utilizan los atletas de hoy día. Dicho de otro modo, apenas alcanza la medida de un velero o la de un remolcador de los utilizados para llevar a los transatlánticos a puerto, un poco más de la mitad de un submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial, una cuarta parte de un acorazado de principios de siglo XX o una séptima parte de un portaaviones estadounidense de la Segunda Guerra Mundial. En resumidas cuentas: un trirreme agrupaba a doscientas personas, o más, en un espacio de dimensiones muy reducidas.

Se requiere de cierto ingenio para mantener a tantos hombres bajo control dentro de una nave tan pequeña, y más difícil aún sería mantener el orden dentro de una flota de cientos de barcos y cientos de miles de hombres. Era imprescindible, por tanto, una cuidadosa planificación, un sistema de señales visuales y sonoras capaces de establecer comunicación a distancia y un entrenamiento constante.

Cada trirreme llevaba pintado un par de ojos en la proa y un nombre, aunque éste solía indicarse con un simple dibujo en vez de con una palabra. No pocos trirremes lucían en el casco unos magníficos ornamentos. Entonces, no debe extrañarnos que los trirremes puedan parecernos a veces tan complicados como los seres humanos. Las siguientes páginas tratarán con más profundidad las características y complejidades de estas embarcaciones. De momento, reparemos tan sólo en la presencia de un nuevo tipo de barco de remos en las flotas de aquella batalla del año 480 a. C.: la «pentecóntera», un navío de cincuenta remos dispuestos en dos grupos de veinticinco por banda, en orden de una o dos bogas. Esta nave, de todos modos, tuvo escasa importancia en Salamina.

Ciudad de Atenas, el Pireo y Salamina

en el año 430 a. C., cincuenta años después de Salamina



Atenas

El Pireo

Acropolis

MIRALLA SUR

MIRALLA NORTE

Falero

Puerto de Muniquia

El Pireo

Puerto principal

ESTRECHO DE SALAMINA

PSITELEA

SALAMINA

Golfo de Egina

0 1 2 3 4 5 Millas

0 5 10 Kilómetros