

UNIVERSIDAD  
DE VALLADOLID

CURSO 1948-1949

Disc. Apert. UVA 48/49 BiCe  
  
5>0 0 0 0 4 2 3 6 3 2

UNIVERSIDAD

DE

VALLADOLID

SOLEMNE

APERTURA

DE CURSO



1948-1949

# INDICE

	PÁGS.
EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL MUNDO ROMANO.	
Discurso de apertura, por el Dr. D. José Arias Ramos ... ..	IX
BALANCE DEL CURSO 1947-1948.	
LABOR GENERAL UNIVERSITARIA ... ..	5
VIDA CULTURAL ... ..	9
Facultad de Filosofía y Letras.	
Facultad de Ciencias.	
Facultad de Derecho.	
Facultad de Medicina.	
CURSOS MONOGRÁFICOS DEL DOCTORADO ... ..	60
DISCIPLINAS GENERALES ... ..	62
Cátedras de Formación Religiosa.	
Cátedras de Formación Política.	
Educación Física.	
Cátedras de Lenguas.	
VIDA RELIGIOSA ... ..	69
CENTROS Y ENTIDADES UNIVERSITARIOS ... ..	71
Colegio Mayor Universitario de Santa Cruz.	
Residencia del S. E. U. Reyes Católicos.	
Colegio Mayor Femenino María de Molina.	
Academia de Alumnos Internos de la Facultad de Medicina.	
Academia de Alumnos de la Facultad de Ciencias.	
Sindicato Español Universitario de Valladolid.	
Jefatura Universitaria de Archivos, Bibliotecas y Museos.	
Biblioteca Universitaria.	
Museo Arqueológico.	
Asociación Universitaria.	
Agrupación Musical Universitaria.	
CONMEMORACIONES, CONFERENCIAS, EXPOSICIONES Y VISITAS ... ..	134
Homenaje a D. Juan de Austria en Villagarcía y La Espina.	
Conferencias de extensión universitaria.	
Conferencias en la Sección de Estudios Americanistas.	
La Asamblea Cervantina de la Lengua Española en Valladolid.	
Del homenaje universitario a Cervantes. La Universidad en Medina del Campo.	
Exposiciones.	
Visitas.	

	<u>págs.</u>
LA UNIVERSIDAD Y LAS INSTITUCIONES CIENTÍFICAS Y CULTURALES DE VALLADOLID .....	158
La Real Academia de Medicina y Cirugía de Valladolid.	
El Colegio Oficial de Médicos.	
El Colegio Oficial de Doctores y Licenciados.	
Delegación Provincial de la Subsecretaría de Educación Popular.	
Proyección de documentales técnicos.	
La Academia de Pío XII y la Obra Pan y Catecismo en la Universidad.	
FIESTAS UNIVERSITARIAS .....	168
Inauguración del Curso.	
Fiesta de la Hispanidad.	
Fiesta de San Lucas, Patrono de la Facultad de Medicina.	
Fiesta de San Alberto Magno, Patrono de la Facultad de Ciencias.	
Fiesta de San Nicolás de Bari, Patrón de la Universidad.	
Fiesta de San Raimundo de Peñafort, Patrón de la Facultad de Derecho.	
Fiesta de Santo Tomás de Aquino.	
Fiesta de San Isidoro de Sevilla. Patrón de la Facultad de Filosofía y Letras.	
Fiesta del Libro.	
Fiesta de la Licenciatura.	
Fiesta a beneficio del Pabellón de Niños Tuberculosos.	
MOVIMIENTO UNIVERSITARIO .....	187
Agradecimientos.	
Las nuevas Autoridades de la provincia y la Universidad.	
Nuevos Catedráticos y nuevos cargos universitarios.	
Homenajes.	
Distinciones académicas.	
Nuevos Profesores Adjuntos.	
Necrología.	
MILICIA UNIVERSITARIA .....	199
VIAJES Y EXCURSIONES DE ESTUDIO .....	204
Excursión a Portillo.	
Viaje de estudios de la Facultad de Filosofía y Letras.	
Viaje de estudios de la Facultad de Ciencias.	
Viajes de estudios de la Facultad de Medicina.	
LA UNIVERSIDAD Y LOS CENTROS CULTURALES DEL DISTRITO .....	214
Colegio Mayor Universitario Gregorio de la Revilla en el Instituto de Especialización Médica de Basurto (Bilbao).	
III Curso de la Universidad de Valladolid en Vitoria.	
Instituto de Especialización Médica de la Facultad de Medicina de Valladolid en la Casa de Salud de Valdecilla, de Santander.	
Servicio de Cirugía del Dr. Vara, en el Hospital Provincial de Burgos.	
<i>Gráficos de los actos celebrados en el curso.</i>	

DR. D. JOSÉ ARIAS RAMOS  
CATEDRÁTICO DE DERECHO ROMANO

EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO EN EL  
MUNDO ROMANO

(DISCURSO DE APERTURA)

CURSO 1948-1949

## SUMARIO

- I. ROMA Y EL MAR.
- II. LAS RUTAS.
- III. LOS PUERTOS.
- IV. LAS NAVES.
- V. LA VELOCIDAD.
- VI. LA MANIOBRA.
- VII. LA NAVE, COMO «RES IURIS».
- VIII. LAS MERCANCIAS.
- IX. EL PERSONAL.
- X. AGREMIACION.
- XI. EL ENCASILLADO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTE. GENERALIDADES.
- XII. EL ENCUADRAMIENTO DEL TRANSPORTE EN CASILLERO DEL SISTEMA CONTRACTUAL CIVIL.
- XIII. EL TRANSPORTE, CONTRATO INNOMINADO.
- XIV. EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL «IUS HONORARIUM».
- XV. LA CONDUCTA DELICTIVA DE LOS NAUTAE.
- XVI. LA AVERIA GRUESA.
- XVII. EL TRANSPORTE MARITIMO. SERVICIO ESTATAL



## El transporte marítimo en el mundo romano

### I.—ROMA Y EL MAR

Si se exceptúa Britania, por otra parte poco desgajada de las Gallias, la figura del Imperio romano es la de un enorme cuenco de tierras, de anchura y perfil desiguales, que bordean un mar interno: el *mare nostrum*.

Esta traza geográfica del Imperio logrado por Roma hace patente toda la importancia que para aquel colosal organismo hubo de tener el núcleo central líquido del Mediterráneo. La tuvo, en efecto, y el Imperio hubiera sido inconcebible sin el dominio militar del mar al que se asomaban sus tierras, y sin una red de comunicaciones y tráfico comercial que surcase sus olas.

Lo curioso es que este resultado fué el logro alcanzado por un pueblo sin vocación marinera. El viejo latino es terrícola. Se sacudió con pena la costra de terrón de la gleba adherida a sus sandalias de labriego para entregarse a la aventura de unas tablas flotantes. En la obra del Imperio, lo suyo es la calzada bien cimentada y enlosada,

el acueducto, el puente, la yunta que traza con el arado los límites de la colonia, célula trasplantada de romanización. Por el mar nada descubre y en él nada innova; se limita a captar una técnica que es púnica o griega. El vocabulario náutico romano contiene muchos términos helénicos (1), reveladores de esta captación. Púnicos y griegos parecían no vivir a gusto sin notar en la cara la brisa salobre del mar. Su expansión —salvo la fulgurante marcha de Alejandro— festonea las costas, salpicándolas de factorías comerciales y blancos pórticos de templos, desde los cuales, más o menos lejanos, se divisan los azules dominios de Poseidón y las Nereidas. El romano ansía desembarcar para lanzar en seguida su *pilum* tierra adentro, lo más lejos posible. De los griegos es la designación del Mediterráneo que los romanos tradujeron con la expresión *mare nostrum*, posesivo que no tiene un sentido de propiedad o soberanía, sino de proximidad o familiaridad; y la única idea romana en la técnica de la guerra marítima es el *corvus* o enganche de abordaje que lleva contra el barco enemigo las armas de la infantería de tierra (2).

Sin embargo, a contrapelo de su vocación agrícola y de sus gustos de hombres de tierra adentro, los romanos no tuvieron más remedio que aprender la lección de la necesidad del dominio del mar. Al final de la primera guerra púnica, los *rostra* de las proas enemigas, expuestos en el foro, recordarán constantemente esta lección a las rapadas testas de los senadores terratenientes. Y aparecen en la República mandos nuevos: sus dos primeros almirantes, *duoviri navales* y los *clasici quaestores*.

Con todo, la persistencia de su vieja inclinación hace que Roma prefiera contornear a surcar; conquistar el mar desde las tierras que le rodean, frecuentando la fundación de colonias marítimas a los dos lados de la península —Pyrgi, Caere, Antium, Terracina, Minturnus, Paestum, a Occidente; Castrum Novum, Ariminium, Brindisium, en la costa adriática—, buscando la amistad de potencias marítimas —Marsella, la vieja aliada, Rodas, Apolonia, Siracusa—. Al

fin, el mando extraordinario conferido a Pompeyo contra los piratas es el signo de que la lección fué aprendida del todo. Y Roma dominó el mar, no sólo desde las costas, sino sobre las aguas.

Sólo entonces fué plenamente posible, eficaz y regular el tráfico marítimo que las necesidades económicas del Imperio requerían. Al lado de la vieja aristocracia senatorial, nobleza de grandes terratenientes y altos funcionarios del Estado, surge potente la nobleza financiera de los *equites*, negociantes en grande que, titulares de gruesas fortunas, dirigen empresas bancarias, prestan a interés elevado, dedican naves al transporte, constituyen *societates* para la cobranza de impuestos o la explotación de minas.

Claro es que, desde esta época, hasta el final del Bajo Imperio, muchas circunstancias variaron, y sería falsa una exposición que no acusase las alteraciones más destacadas. Realcemos dos importantísimos aspectos. A fines de la República y comienzos del Principado, el Imperio no es todavía, como organización político-administrativa, una unidad homogénea y compacta, sino una inmensa confederación de unidades políticas —tribus, *civitates*, *regna*— más o menos o nada autónomas, trabadas a la *civitas* rectora, Roma, por lazos de abigarrado particularismo. El tráfico comercial marítimo tiene, pues, todavía un aspecto de tráfico internacional. Mientras que, adelantando el tiempo, será, esencialmente, un tráfico comercial que se desenvuelve dentro de lo que es ya una unidad homogénea y coherente, y llegará a ser más tarde la inmensa pirámide, uniformemente estratificada y jerarquizada, del Bajo Imperio, en cuya cúspide se halla el emperador, *sacratissimus dominus*.

Paralelamente y en otro aspecto, usando una terminología menos anacrónica en el fondo de lo que parece en la forma, puede decirse que el Estado romano de fines de la República y comienzos del Principado es el Estado de un régimen capitalista liberal. En el Bajo Imperio, en cambio, nos encontramos ante un socialismo de Estado, intervencionista, totalitario. Ello implica un cambio paulatino pero

radical en la política comercial del Estado romano. No en los fines de esta política comercial, pero sí en los medios que el gobierno romano utilizó para desarrollarla.

La política del Estado romano en relación con el comercio no fué una política proteccionista en el sentido de proponerse directamente alentar el comercio en general como factor de la riqueza nacional. La política comercial del Estado romano fué fundamentalmente una política de abastos y una política fiscal. Estuvo siempre guiada por esas dos preocupaciones: la *annona* y el *fiscus*. Asegurar el abastecimiento de los núcleos urbanos, y especialmente el de la capital —y más tarde el de las dos capitales: Roma y Constantinopla— y llevar dinero a las arcas del Estado. Los que se fueron transformando en armonía con el cambio operado en las instituciones políticas fueron los medios con los que se pretendía asegurar dichos fines. Medios de una cierta suavidad liberal al principio: el tratado comercial con las más o menos autónomas entidades, astros que se agrupaban con leyes diversas de atracción en la gran constelación que es el Imperio en sus comienzos; el contrato. la concesión de exenciones y beneficios a las asociaciones libres de hombres dedicados a las actividades del comercio más relacionadas con la *annona*. Más tarde este comercio va siendo sustraído a la iniciativa privada. Una estrecha reglamentación intervencionista tiende a hacer de él una rueda del engranaje administrativo estatal. El *ius nundinarum*, facultad de celebrar ferias o mercados, debe impetrarse del emperador (3). El control sobre las asociaciones de comerciantes se hace tan intenso que tales *collegia* se convierten en gremios cerrados, forzosos y hereditarios (4). El *Edictum de pretiis rerum venalium* de Diocleciano (5). minuciosa legislación de tasas, nos revela la intensidad alcanzada por el intervencionismo estatal, guiado por su preocupación annonaria y fiscal, en materia de fijación de precios y salarios. Los géneros que se estimaban necesarios para el abastecimiento fueron considerados *merces illicitas* para el comercio de exportación.

Así, pues, no debe perderse de vista esta evolución política y social del Imperio romano para la mejor comprensión de temas que atañen a la regulación jurídica de su comercio; y, claro es, concretamente, a la de los transportes marítimos en sus diversos aspectos, a la que dirigimos en estas líneas nuestra mirada retrospectiva.

## II.—LAS RUTAS

Los caminos del mar no dejan a la Arqueología los datos relativamente perennes de las calzadas terrestres. Nuestra información sobre rutas marítimas, que proviene esencialmente de fuentes literarias, es más deficiente que la que poseemos sobre vías romanas de comunicación por tierra.

En su mayor parte las rutas marítimas romanas iban bastante ceñidas a las costas. Solamente aprovechando la regularidad de ciertos vientos que de antiguo se habían observado —como la de los llamados vientos etesios, que soplaban de Oeste a Este en el Mediterráneo oriental— se aventuraban a alejarse de la costa.

Pueden indicarse como rutas más importantes las siguientes:

a) En el Mediterráneo occidental, las dos que, tomando como puertos extremos Gades o Tingis, por un lado, y Ostia y Puteoli, por otro, bordeaba una de ellas la parte Norte, con posibles puertos de escala en Carthago Nova, Tarraco, Massilia y Mompecus, para descender por la costa oriental de Córcega hasta Aleria y de allí a Ostia; mientras que la otra seguía la costa Norte de Africa hasa Carthago, para dirigirse de allí, bien directamente a Puteoli u Ostia, o bien tocando antes en la costa siciliana, preferentemente en Lilybaeum.

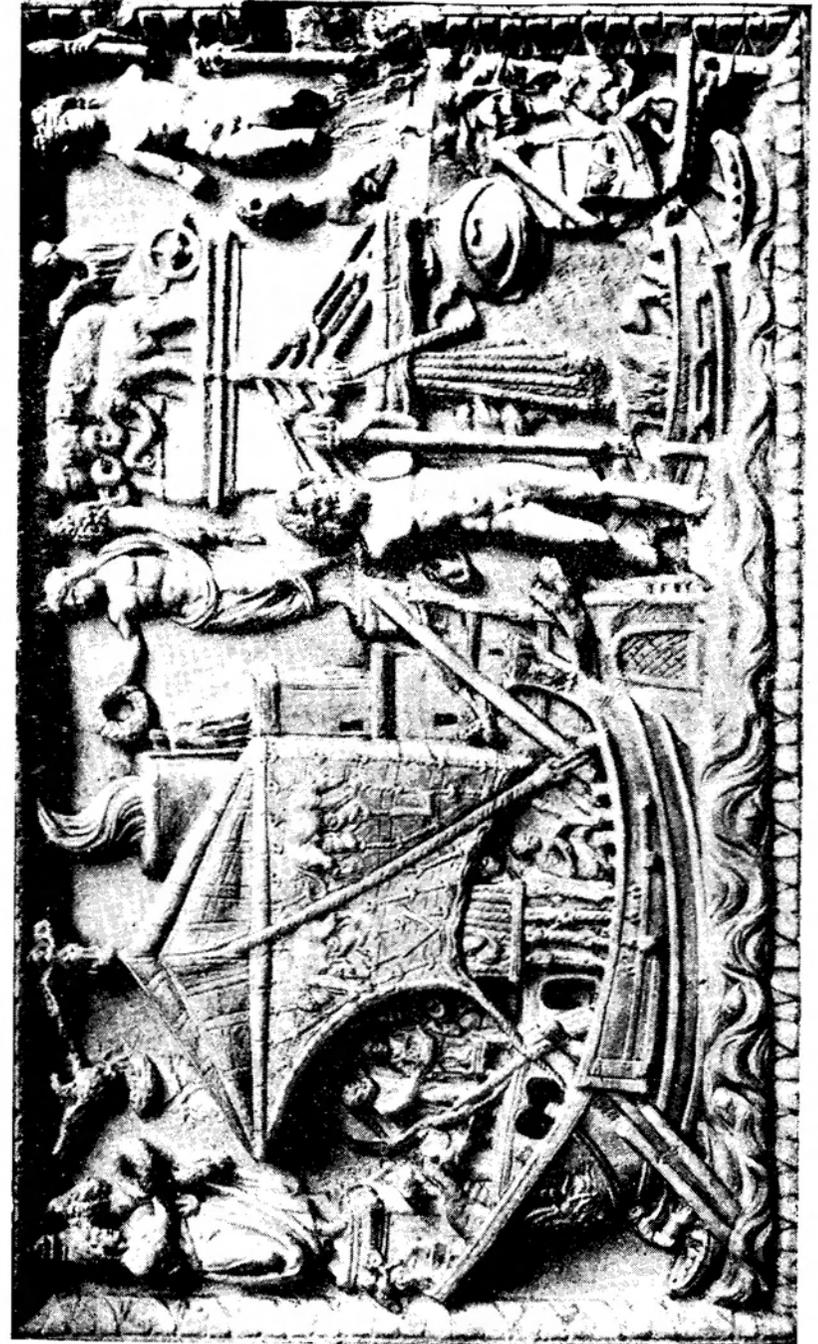
b) A diferencia de lo que acontecía con las dos rutas anteriores, que se hacían indistintamente en un sentido o en otro, la ruta de Italia hacia Oriente no se hacía por el mismo recorrido que de Oriente a Italia. Ello porque en

esta zona del Mediterráneo reinaban, principalmente en el verano, los llamados vientos etesios, vientos del Oeste. Por eso los barcos que salían de Ostia o Puteoli, después de pasar el estrecho de Mesina, no costeaban, sino que cruzaban directamente a Alejandría. E incluso se prefería esta ruta para seguir a los puertos de Fenicia y Siria. El camino inverso, hacia Italia, no se podía hacer con el mismo recorrido en el que dominaban los aludidos vientos. Y por ello se costeaba Pamphylia, navegando hacia el extremo occidental de Chipre, costeábase después Rodas, pasando a la costa oeste del Peloponeso por el sur de Creta. Desde el Peloponeso era fácil ya pasar al estrecho de Mesina, o dirigirse, por la costa oriental de Italia, a Brundisium.

c) Otra gran ruta, muy frecuentada, era la que, combinada con las anteriores y tomando como punto inicial cualquiera de los puertos importantes mencionados, remontaba el Egeo y el Bósforo hasta Bizancio, y después bordeaba la zona sur del Pontus Euxinus, o sesgaba este mar hasta la península de Crimea.

Pero la actividad del transporte marítimo no se ejercitaba surcando solamente estas líneas trazadas sobre el mar central del Imperio. Como dice GOLDSCHMIDT, «largos viajes en navegación de altura, sobre grandes naves, eran habituales también en el Atlántico, en el Mar Rojo y en el Pérsico. Enormes flotas frumentarias proveían a Italia, y más tarde a Bizancio, de los alimentos más necesarios. La navegación comercial regular abarcaba tanto los mares del Norte como las cosas orientales de África y el Océano Indico; con la India, y hasta con China, existieron extensas relaciones comerciales... El área del comercio al por mayor estaba delimitada por ofertas de mercancías y transportes del Tiber a la India meridional, de un lado, y a Germania, Sudán y el lago Tschad, de otro. Indicadores marítimos contenían la lista precisa de puertos de escala en los largos viajes por mar, como existían los itinerarios para los viajes por tierra» (6).

El *Periplus maris Erythraei*, manual de un comerciante



Lám. I.—Nave comercial en el puerto de Ostia (Roma. Museo Torlonia).

alejandrino, escrito en tiempos del emperador Domiciano, suministra datos interesantes del tráfico mercantil de Alejandría con los países al Sur y Este de Egipto (7) .

Naturalmente, este trazado de las grandes rutas de navegación del Imperio romano no debe inducirnos a una idea de regularidad de líneas semejante a la del tráfico marítimo moderno, y no debemos tampoco perder de vista estas consideraciones:

1.ª Que es algo artificioso centrar la actividad del tráfico marítimo en los puertos cercanos a Roma. Otros puertos pudieran ser considerados como cabeza de línea, de importancia primordial para la economía del Imperio. Límitémonos a citar, por ejemplo, Alejandría.

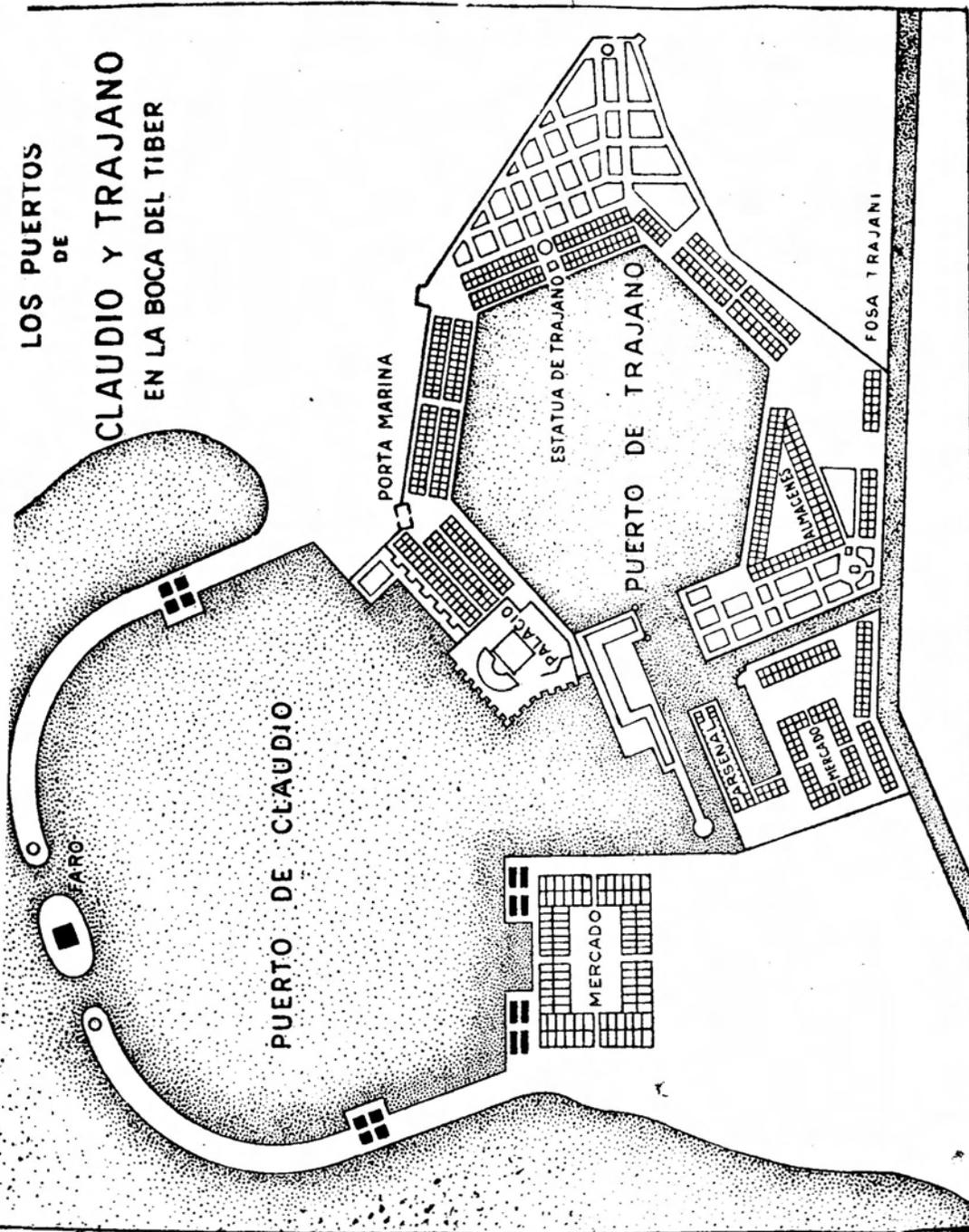
2.ª Asimismo, no debemos aferrarnos a la idea de la gran ruta como recorrido total. Los barcos se limitaban muchas veces a fracciones de estas líneas.

3.ª Por otra parte, la red de rutas marítimas abarcaba, junto a esas grandes líneas, recorridos más breves y muy frecuentados, como los de Galia a Britania, o los que cruzaban el Adriático, o el Egeo, o el seno oriental del Mediterráneo; y otros sobre los que nuestras informaciones son más oscuras e imprecisas, como los que remontaban desde las columnas de Hércules las costas de Europa o Africa norte occidental.

4.ª Por último, complemento de las rutas propiamente marítimas lo constituían las fluviales; algunas, como las del Tiber, el Ródano y el Nilo, de tráfico muy intenso.

### III.—LOS PUERTOS

Refiriéndonos exclusivamente, como por vía de ejemplo, a una parte de Italia en relación más inmediata con Roma —ya que otra cosa resultaría desmesurada para nuestro propósito—, acaso en la poca inclinación al mar de los viejos latinos influyera la configuración de las costas que tenían más cercanas. No ofrecían éstas la línea sinuosa,



profundamente endentada, de las tierras bañadas por el Egeo, que proporcionaban a los nautas helenos senos marítimos naturales. Las dos principales puertas latinas al mar: el estuario del Tiber y la rada natural de Antium, presentaron para un tráfico intenso los inconvenientes de la rápida acumulación de tierras de aluvión, en el primero, y de arenas movedizas en la segunda.

De ahí que Roma en este aspecto tuviera que dar muestras de aquella su capacidad ingenieril, obligada como se vió a enfrentarse con difíciles problemas técnicos, cuando el crecimiento de su comercio marítimo exigió abrigados puertos a sus flotas mercantes y guerreras. Y la naturaleza en pocos sitios se los ofrecía —como sucedía, por ejemplo, en Brundisium— espontáneamente.

El puerto romano más antiguo es, naturalmente, su propio puerto fluvial al pie del Aventino, sólo accesible a embarcaciones de muy pequeño calado. Núcleo inicial de sus tinglados son las *salinas*, donde se almacenaba la sal que los barcos traían de la costa. En los comienzos del siglo II a. de C. el núcleo se ha agrandado constituyendo el *emporium*, pavimentado y cercado en el año 174 a. de C. (8). Los restos del malecón, de cerca de un kilómetro de longitud, con escaleras hasta el nivel del agua, son asignados por la Arqueología moderna a épocas diferentes, correspondiendo los más antiguos a la estructura *opus quadratum* de la época republicana. Los géneros almacenados en los tinglados daban nombre a las diversas zonas —*portus viniarius*, *portus lignarius*—, y uno de estos géneros, los ricos mármoles de las construcciones monumentales de la época imperial que allí se descargaban, da todavía hoy nombre a esta zona de la Roma actual: la *marmorata*.

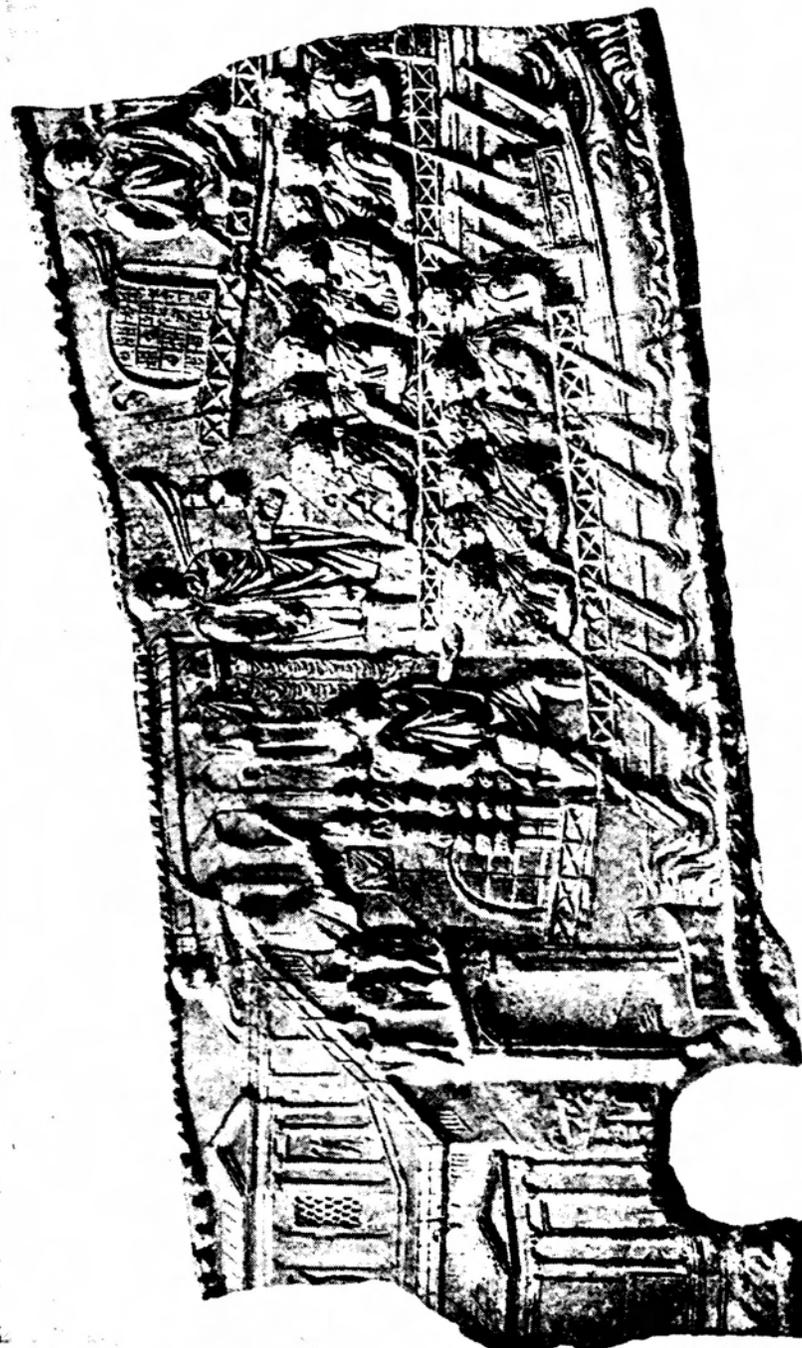
Tan remota antigüedad como este puerto fluvial de la misma *civitas* tuvo también el del estuario del Tiber. Pero tal puerto, cuyas obras atribuye la leyenda al rey Anco Marcio, estaba cegado en la época republicana, y los navíos un poco grandes trasladaban su carga con dificultad a pequeñas gabarras que remontaban el río; y fué más tarde, en

la época imperial, cuando se realizaron allí las grandes obras que los trabajos arqueológicos ponen de manifiesto hoy muy tierra adentro, por haberse retirado el mar cerca de cuatro kilómetros de lo que era entonces el puerto.

La Roma de la época republicana avanzada, dueña ya de Italia y del Mediterráneo occidental, dirigía entonces su atención a Oriente, y fué el puerto de Puteoli el encargado de recoger la corriente comercial que afluía del mundo helenístico a la Campania, unida a Roma por dos grandes calzadas. En Puteoli se hace la primera construcción portuaria romana de envergadura, utilizando, para avanzar sobre el mar un gran malecón, el famoso cemento hidráulico alabado por Vitrubio, el *pulvis Puteolanus*. Para cimentar el espigón fueron lanzados al mar enormes cajones (*arcae*) rellenos de *pulvis Puteolanus*, a fin de asentar cincuenta pilastras de unos 16 metros cuadrados de sección cada una, unidas después por arcos. Una inscripción en el cuarto pilar nos habla de destrozos causados por el mar en la obra en tiempos de Adriano. En la zona protegida por este malecón se han encontrado restos de muros de dársenas más pequeñas, comunicadas entre sí. Y no lejos de allí construyó Agripa el *portus Iulius*, para abrigo de la escuadra de este sector, finalidad en la que le sustituyó más tarde el puerto de Misenum, en el extremo Oeste del mismo golfo de Puteoli.

En la época imperial se acrecienta sobremanera, como antes indicamos, la importancia de la boca del Tiber como zona portuaria comercial de la capital del Imperio. Las obras principales —cuidadosamente delimitadas por los trabajos de LANCIANI, CANINA y CARCOPINO— se realizaron en la época de Claudio, si bien el título *Port(us) Ost(iensis) Augusti*, que en algunas de sus monedas ostenta Nerón, hace suponer —si no se trata de privar de ese mérito a la fama de Claudio— que las obras se terminarían bajo el mando del hijo de Agripina (9). Fueron más tarde completadas por otras, muy importantes, llevadas a cabo por Trajano.

El trazado del puerto de Claudio puede seguirse hoy con



Lám. II.—Naves romanas de transporte (Relieves de la Columna Trajana).

facilidad por haber quedado muy tierra adentro a causa de la modificación de la línea de la costa por los arrastres del Tiber. Consistía fundamentalmente dicho trazado en dos grandes escolleras curvadas, cuyos extremos enfrentados constituían la boca del puerto, en el centro de la cual una isla artificial, con un faro, dividía la boca en dos pasos. Para cimentar esta isla se comenzó por hundir, relleno de cemento, el barco que había traído de Alejandría el obelisco que Calígula colocó en su circo, y que es el que está hoy en la plaza vaticana de San Pedro; y sobre tal base se fueron añadiendo grandes *pilae* o bloques de una especie de hormigón. Que el puerto resultó sin embargo poco seguro en caso de fuertes temporales lo revela el hecho, relatado por Tácito, de que en el año 62 de nuestra Era se hundieron en el puerto mismo doscientos barcos de la flota del trigo que abastecía de este cereal a la capital.

Por ello, Trajano añadió una dársena más interior, de perímetro exagonal, en torno a la cual fué formándose la ciudad de Portus, de cuya prosperidad dan idea las estatuas y obras de arte halladas en sus ruinas. En el extremo del espigón que separaba esta dársena del puerto, más exterior, de Claudio, se elevaba una villa imperial, ricamente decorada, a juzgar por sus restos. Y un canal —*fossa Traiana*— unía la dársena con el Tiber, por donde las gabarras —*candicariae naves*—, sirgadas por yuntas de bueyes, remontaban a Roma las mercancías.

Obra de Trajano es también otro puerto situado unos kilómetros al Norte del de la boca del Tiber, el de *Centumcellae*, de cuya construcción nos dá detalles Plinio el Joven, y que sigue siendo hoy el puerto de Roma: la actual Civitá Vecchia.

#### IV.—LAS NAVES

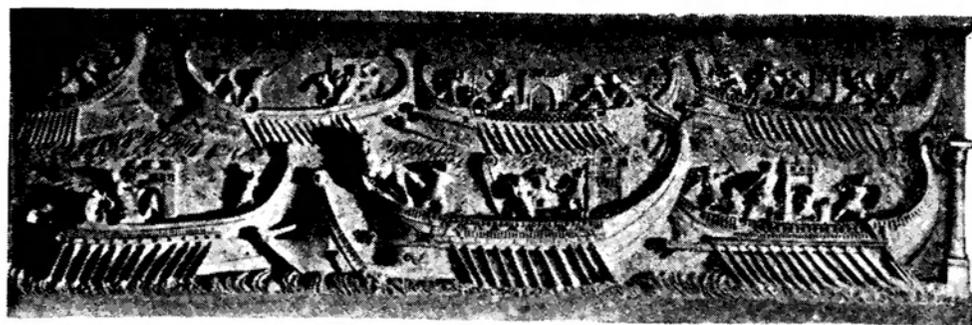
¿Cómo eran las naves que hacían las rutas de que hemos hablado y que entraban en estos puertos y en otros del Imperio?

Aparte los datos proporcionados por fuentes literarias, son relativamente abundantes las representaciones que, procedentes del mundo romano, pretenden dar una idea de las naves de la época. Pero tal idea es muy imprecisa en cuanto a proporciones y a una porción de detalles importantes, y es mucho lo que queda como dudoso o ignorado en este tema. La mayor parte de las representaciones gráficas de naves que nos ofrecen los modernos tratados de antigüedades romanas están tomadas, o de relieves, como los de la columna Trajana —preferentemente para naves militares—, o como el de la colección Torlonia (10), o el del sarcófago de Sidón en el Museo de Beirut (11); bien de mosaicos, como el descubierto en Henchir Medeina (Túnez), emplazamiento de la antigua Alttiburus, en la calzada de Cartago a Teveste (12), o el conservado actualmente en el Aniquarium de Roma (13), o los de Susa (Adrumetum) (14); o bien de algunos frescos, como el del monumento funerario de Ostia conservado en el Vaticano (15).

Y fácilmente se comprende todo lo defectuosa que ha de resultar la imagen, por buena que sea —y no lo es siempre— la conservación del material arqueológico que nos la ofrece.

A diferencia de los barcos preferentemente usados para la guerra, propulsados por varias filas de remos, las naves propiamente mercantes son pesados veleros. Para la guerra se necesitaba mayor rapidez y facilidad en la maniobra, y el Estado disponía además en abundancia del motor que entonces proporcionaba estos resultados: los esclavos.

Los detalles de las naves propiamente mercantes nos son menos conocidos que los de las empleadas para la guerra. Pero muchos elementos de su estructura y aparejo serían comunes. Así el *malus* o palo mayor, y su sistema de sujeción por *parostatae*, especie de pilares; la *antena* o verga; la *vela*; el cordaje (*rudentes*). En las representaciones de unas y otras naves se aprecia también a popa el *gubernaculum*. Los *gubernacula* eran dos grandes remos de pala muy ancha, perfectamente apreciables en el mo-



Lám. III.—1. Relieve de la Colección del Duque de Medinaceli.—2. Estela funeraria de Tortosa.—3. Moneda de Gades.—4. Moneda de Ossonoba.—5 y 6. Reversos de monedas de Sagunto.—7 y 8. Reversos de Hibera-Ilergavonia.

saico del Antiquarium, unidos por una barra (*clavus*), que servía para manejarlos desviándolos hacia un lado u otro a manera de timón.

Los dos tipos más corrientes de gran nave mercante velera fueron el *ponto* y la *corbita*. El primero tenía una gran vela cuadrada en el palo mayor, y otra en una especie de trinquete muy inclinado; aunque los diseños de los mosaicos y relieves aludidos no den en esto mucha seguridad. Es de notar en algunos de los dibujos una especie de plancha muy prolongada horizontalmente a la altura de la regala, que se acusa también en una pintura de una tumba de Pompeya, y que, aparte lo que pudiera haber exagerado el trazo el dibujante o autor del mosaico, se dice (16) si serviría de protección al remo timón, y acaso facilitaría el atraque, así como el apoyo de planos inclinados para la carga y descarga, protegiendo el casco a la vez.

El otro modelo de velero mercante es la *corbita*, tal vez denominado así por la forma ovoidal de su casco, parecida a la de una *corbis* o cesta, aunque Festo dice que el nombre venía de la costumbre de colocar una cesta en el palo mayor, que se ha conjeturado si serviría, como cofa, de puesto al vigía. Cicerón habla de la *corbita* en la carta en que trata del paso a las costas griegas desde Rhegium o sus cercanías.

El jurisconsulto Ulpiano menciona también naves designadas con la expresión griega *ἐπιβατηροί*, cuyas características no conocemos, pero que parece estaban destinadas preferentemente al transporte de viajeros: *vectores ductrices, ad transportandos homines comparatae* (17); y nos dice de las que, también con pasaje, atravesaban el Adriático, de Ilyria o el Epiro a Brundisium, que eran *ad onera inhabiles*.

Naves de propulsión mixta, a vela y remo, eran la *actuaria* y el *myoparo*. Diez unidades del primer tipo constituían, según Cicerón, una *actuariola*, y parece que su característica era una mayor velocidad que las ordinarias naves de transporte. Lo cual las hacía aconsejables para

trasladar con cierta celeridad pertrechos militares. Esto parece deducirse de las palabras de César al referirse a ellas en el episodio del paso del canal de la Mancha en el año 54: *has omnes actuarias imperat fieri*; si bien las que él utilizó entonces variaban algo del modelo corriente, ya que el mismo César *earum modum formamque demonstrat*, y con arreglo a estas instrucciones suyas se construyeron *paulo humiliores y paulo latiores quam quibus in reliquis utimur maribus* (18), más bajas y más anchas que las usadas en los otros mares.

Por cierto que la industria de efectos navales debía tener en España cierta importancia, puesto que César manda llevar de nuestra península *ea quae sunt usui ad armandas naves*, probablemente cordajes de cáñamo y esparto y objetos de hierro y cobre. En el dibujo de esta nave en el mosaico tunecino se ve un hombre levantando el *portisculus*, mazo con el que, golpeando en la borda, se marcaban los tiempos a los remeros. El hombre es el *hortator* o *pausarius*, llamado a veces, en los barcos de guerra, *symphoniacus*, por servirse para su tarea de un instrumento musical.

Otra embarcación mixta de vela y remo es el *myoparo*, cuya nomenclatura revela el origen griego.

Pero, tanto uno como otro de estos dos tipos de embarcación tienen poco que ver con el transporte mercantil. Fueron en ocasiones auxiliares de la marina de guerra, y, sobre todo, eran las embarcaciones típicas de los piratas.

Para el comercio tienen más interés, no obstante su menor tamaño y calado, los barcos que, como la *stlata* y la *linter*, se usaban mucho en el transporte fluvial, a veces a la sirga.

## V.—LA VELOCIDAD

La marcha de las naves, ya de suyo muy variable, aun dentro de la época considerada apta para la navegación en el Mediterráneo —del 26 de mayo al 14 de septiembre—,

fuera de la cual se navegaba poco, sobre todo entre el 11 de noviembre y el 4 de mayo, período considerado *mare clausum*, es estimada actualmente con ostensibles diferencias, por valorarse de manera distinta los datos proporcionados por los escritores antiguos; no muy claros y concordantes tampoco a su vez.

Plinio, en el lib. XIX de su *Hist. Nat.*, hablando del lino, proporciona los siguientes datos:

a) Galerio llegó a Alejandría al séptimo día de haber salido del estrecho de Mesina.

b) El senador Valerio Mariano llegó a la misma ciudad egipcia desde Puteoli al noveno día, navegando con buen viento.

c) De Gades a Ostia se podía llegar al séptimo día. Y desde Ostia se llegaba: a España (probablemente a Tarraco), en el cuarto día; a las costas de la Narbonense en el tercero; y a Africa, el legado del procurador Vibius Crispus, C. Flavius, llegó en dos días.

Otras informaciones nos señalan para la distancia Brundisium a Dyrrachium, un día; y Puteoli a Corinto cinco días.

Probablemente no son estas las velocidades normales, sino que se consignan precisamente por considerarlos *mar-chas record*.

Los viajes de Alejandría y costa oriental mediterránea a los puertos de Italia eran más lentos, por el mayor desarrollo de la línea de ruta a que obligaban los vientos etesios, como antes hemos dicho. A este respecto se suele citar el viaje descrito por Luciano de un barco mercante grande que arribó al Pireo a los setenta días de haber salido de Alejandría. Probablemente se trata aquí de un viaje excepcionalmente lento, pero, de todos modos, suele calcularse que el de Alejandría a Puteoli se hacía en unos cincuenta días.

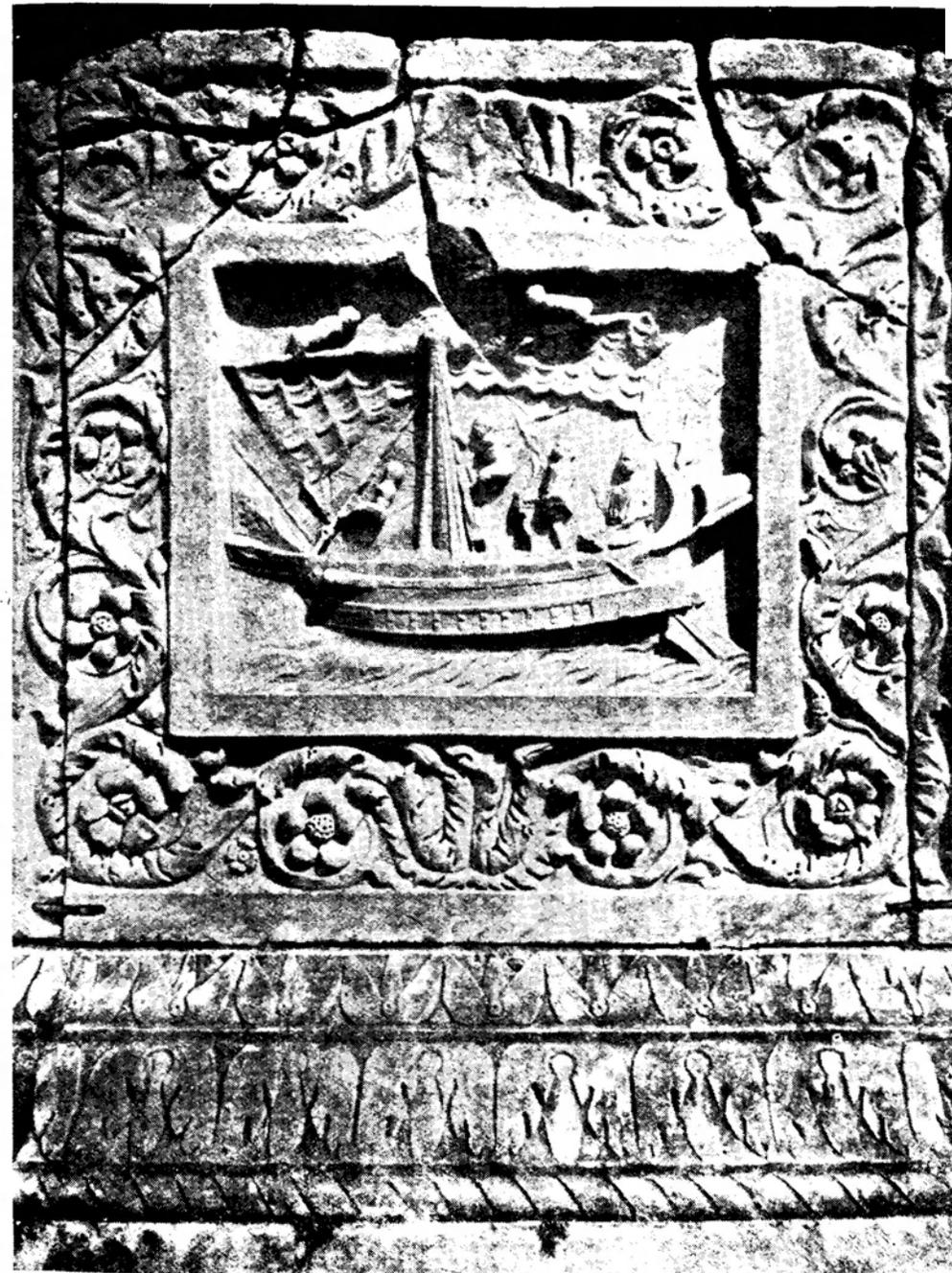
El viaje de San Pablo, que nos relatan los *Hechos de los Apóstoles*, cuando, bajo la custodia del centurión Julius, va a Roma por haber apelado al César en su condi-

ción de ciudadano romano, nos ilustra bien sobre las dificultades que tales viajes implicaban. El barco adramita en el que San Pablo parte de Cesarea, en Palestina, llega a Sidón al día siguiente, desde donde, costeano la costa de Chipre con vientos contrarios, bordea Cilicia y Pamphylia y arriba a Myra, puerto de Licia. Allí dejan el barco adramita y transbordan a otro alejandrino que se dirigía a Italia. En varios días, y con dificultad, llegan a la altura de Cnidus, avanzada meridional de Asia Menor en el Egeo, y siempre con malos vientos, bordean la costa sur de Creta tocando en el puerto cercano a Lasaea. No considerándole bueno para invernarse, pretenden ganar otro, y un viento huracanado los arrastra hacia el suroeste y, después de arrojar al mar parte de la carga, naufragan en aguas de la isla de Malta. Pasando allí tres meses, embarcan en otra nave que los lleva a Syracusa, donde están tres días, y finalmente a Regium y Puteoli (19).

Otro hecho del cual se ha pretendido sacar consecuencias en orden a una gran lentitud en el transporte marítimo es el de que papiros egipcios muestran que la subida al trono imperial de Pertinax, ocurrida el 1.º de enero del 193 d. de C., no fué conocida en Egipto hasta la primera semana de marzo. Pero tanto la época del año en que la muerte de Commodo tuvo lugar, como la preferencia del *cursus publicus*, o correo oficial terrestre para los despachos gubernativos, no inclinan a creer que la noticia llegase por vía marítima.

Dejando a un lado los casos excepcionales de velocidad o lentitud, se aceptan, en general, los datos de los geógrafos antiguos, que señalan a un velero un promedio de mil a mil quinientos *stadia* al día, lo que nos daría, poco más o menos, una marcha media de diez kilómetros por hora.

Un dato interesante, que no se opone al cálculo anterior, ya que la duración se fijaría como calculada al máximo y abarcando las estancias en los puertos, lo suministra el texto tomado de los *Digesta* de Scaevola, que se refiere al que los romanistas llaman «el *foenus nauticus* de



Lám. IV.—Estela de Noevoleia. Tyche (Pompeya).

Callimaco». Un préstamo a la gruesa en el que el prestamista otorga como plazo el que se calcula como duración del viaje redondo Beryto Brundisium ida y vuelta: doscientos días (20).

## VI.—LA MANIOBRA

¿Podían la *corbita* y el *ponto* romanos navegar únicamente con viento favorable? Todo parece inducir a creer que, aún con dificultades naturalmente mayores que en épocas posteriores, no debe excluirse la posibilidad de maniobrar para que la dirección no estuviese exclusivamente a merced del viento.

La *artemo* o *artemona*, tal como nos describe San Isidoro de Sevilla su finalidad —«*dirigendae potius navis causa quam celeritatis*»—, pudo ser una especie de foque o mesana, a la que el famoso jurisconsulto de la época de Augusto, iniciador de la escuela proculeyana, Labeón, no consideraba *pars navis*, sino *adiectamentum* (21), cuya representación gráfica pretendió dar el dibujante del mosaico de Henchir-Medeina, antes citado, en el diseño del *ponto*, y que, con la ayuda del *gubernaculum*, proporcionaría la posibilidad de una marcha en la línea zigzagueante de las bordadas, aunque, claro es, tal navegación de bolina no pudiese ser tan ceñida como con los medios actuales.

Desde luego los testimonios literarios apoyan esta tesis. Luciano, por ejemplo (22), habla de un barco navegando oblicuamente presa de los vientos etesios; y Cicerón de «un lento e incómodo viaje con vientos en contra» (23); y la expresión «*prolatis pedibus*» que leemos en Plinio (24), opuesta a la de «*aequis pedibus*» usada por Cicerón, que viene a significar «con las escotas amarradas por igual», es decir, para recibir el viento de popa, parece indicar una posición de las escotas, y por tanto de la vela, apta para una dirección del viento en ángulo más o menos cerrado con la línea de la quilla.

## VII.—LA NAVE, COMO «RES IURIS».

En la calificación jurídica de las cosas, pertenece la nave en Derecho romano a las cosas muebles; es también *res nec Mancipi*; y en la distinción entre cosas simples y compuestas pertenece al grupo de estas últimas.

La primera distinción —cosas muebles e inmuebles— tuvo poco relieve en el Derecho romano. Las dificultades doctrinales que para su gravamen con hipoteca ofrece el carácter mueble de los buques, no se dieron en el Derecho romano por la concepción unitaria del *pignus*, la consistentemente desdibujada autonomía de la hipoteca con respecto a la prenda propiamente dicha, y las características y modalidades de la hipoteca romana, sin exigencias de publicidad y registro. La nave romana, mueble, podía ser objeto de cualquiera de los derechos reales de garantía.

La inclusión de la nave entre las *res nec Mancipi* es perfectamente explicable. Mérito innegable de Bonfante es haber disipado las dificultades de comprensión de la clasificación romana de las cosas en *Mancipi* y *nec Mancipi*. En ningún ordenamiento jurídico las cosas objeto de propiedad forman un bloque homogéneo. Se escinden siempre en dos grupos, en cuya regulación dominan, respectivamente, el principio social y el principio individual. Abarca el primer grupo las cosas que se estiman más preciadas según las condiciones sociales y la peculiar economía de cada pueblo. Y en la regulación jurídica de las relaciones de que son objeto, la distinción se refleja en que, o bien se las sustrae a la propiedad individual en países de régimen socialista, o bien se imponen formalidades especiales de publicidad y solemnidad a la adquisición del dominio y otros derechos sobre las mismas. Formalidades que reflejan aquel predominante interés social y de las que está exenta, en cambio, la adquisición de derechos sobre las cosas del otro grupo.

A esta concepción, que se da en todos los pueblos, res-

ponde siempre una clasificación de las cosas diversamente formulada, según sean los bienes que se estimen fundamentales en la economía de cada pueblo o época. Y a ello responde en el Derecho romano la distinción entre *res Mancipi* y *res nec Mancipi*. Y como el pueblo romano no fué un pueblo marinerero, sino agrícola, la primera categoría de cosas, que eran para ellos el exponente fundamental de riqueza, tenía lógicamente que estar constituida por los fundos y sus servidumbres y por los instrumentos de trabajo agrícola: esclavos y animales de tiro y carga. Sólo para la adquisición de estas cosas se exigían formalidades —*Mancipatio, in iure cessio*— reveladoras del interés social. Las demás podían adquirirse por la simple entrega. Así, pues, las naves eran *res nec Mancipi*, y la adquisición y transmisión de su propiedad no se sujetaba a formalidad alguna especial.

En cuanto a la otra clasificación, la nave no es una *res simple*. En la tricotomía en que Pomponio distribuye los *corpora*, texto en que hasta la terminología empleada revela la influencia filosófica griega, el jurisconsulto incluye la nave entre los *corpora ex contingentibus*: «...*tria autem genera sunt corporum: unum, quod continetur uno spiritu et Graece ἑνωμένον vocatur, ut homo, tignum, lapis et similia; alterum, quod ex contingentibus, hoc est pluribus inter se cohaerentibus constat, quod συννημένον vocatur, ut aedificium, navis, armarium; tertium, quod ex distantibus constat, ut corpora plura non soluta, sed uni nomini subiecta, veluti populus, legio, grex*» (25). La clasificación, basada, no en un criterio científico, físico o químico, sino en la exterioridad con que las cosas se ofrecen en su utilización económico-social, no era para los juristas un simple adorno de tinte filosófico sin trascendencia.

En los negocios jurídicos que tenían por objeto la nave, como cualquier otra cosa compuesta, juegan importancia práctica estas distinciones: a) la *res* en su individualidad precisa y permanente; b) la *pars rei*, en la que puede haber una posibilidad latente de ser objeto autónomo de re-

laciones jurídicas con la separación; y c) los accesorios, *instrumentum navis*.

Si se vende una nave sin expresar más, ¿qué se entendía comprendido en el objeto del contrato? El mástil, o la *artemo*, ¿son *pars navis* o simple *adiectamentum*? (26).

Si se lega una nave y el testador, con posterioridad al otorgamiento del legado, en sucesivas reformas, ha ido substituyendo por otros los elementos constitutivos de la embarcación, ¿subsiste el objeto del legado? ¿Vale el legado? (27).

Vendida una nave, ¿puede reclamar un tercero la propiedad de alguno de los elementos de que está construída, y cuál es la responsabilidad por evicción que recaerá sobre el vendedor? (28).

Si *navem cum instrumento emisti*, ¿entra en la venta la chalana auxiliar? (29).

Sobre la base de la triple distinción aludida, la agudeza casuística de los jurisconsultos clásicos iba resolviendo las cuestiones apuntadas y otras análogas.

Lo que patentizaría la individualidad y permanente identidad de la nave a través de las reformas en ella operadas, y como objeto de contratación, sería el nombre, colocado probablemente, como en las naves de guerra, junto al *parasemum* o mascarón de proa. A popa iba una estatua de la deidad bajo cuya protección se ponía el navío, imagen que, por esta función de amparo, se denominaba *tutela*, igual que la guarda cuasi familiar de los impúberos *sui iuris*.

Nada sabemos de registros o matriculas que adscribiesen la nave a un puerto determinado y la confiriesen, por decirlo así, una nacionalidad o abanderamiento. Pero lo cierto es que la indicación de lo que pudiera llamarse la ciudadanía de la nave se hace con mucha frecuencia en las fuentes literarias de diversa índole cuando hablan de un navío. Así, en los *Hechos de los Apóstoles*, por ejemplo, no se nos dan los nombres de las naves en las que San Pablo realizó su accidentado viaje marítimo hacia Roma, pero se

nos dice que la primera era *adramita* y la segunda y tercera *alejandrinas*. Tal circunstancia se exteriorizaría en el *nomen* y en la *tutela*, y más que por el lugar de construcción estaría determinada por la ciudadanía del armador. En la popa de la nave del mosaico del Antiquarium, no obstante no tratarse al parecer de una nave de guerra, flamean dos grímpolas similares al  *vexillum navale*  de los barcos de guerra.

En la legislación del Bajo Imperio, la nave, como *res navicularia*, pertenece a la categoría de las cosas *obnoxiae, obligatae* o *adscriptae*, frente a la de las cosas *immunes u otiosae*.

Es esta una clasificación de las cosas que no se acostumbra a formular en los Manuales de Derecho romano, apegados a la terminología tradicional de los clásicos en sus obras más sencillas. Pero, es evidente que en el Derecho de aquel Estado intervencionista, que convierte los *collegia*, que habían sido asociaciones gremiales libres, en sindicatos forzosos cuya actividad se considera como servicio estatal, dicha clasificación, claramente reflejada en el *Codex Theodosianus*, tuvo una importancia práctica mucho mayor que alguna de las expuestas corrientemente *ad usum scholarum*.

Las cosas que constituían el patrimonio de los que formaban parte de aquellos *collegia* o sindicatos, cuya tarea el socialismo de Estado del Imperio romano del siglo IV en adelante iba encuadrando en el ámbito, cada vez más amplio, del servicio público, no son objetos sobre los que se pueden operar libremente toda clase de negocios jurídicos. Llevan consigo, inexorablemente, la impronta de ser *patrimonium muneri obnoxium; res oneri addicta*. Va con ellas, cuando se heredan, se compran o se transmiten por cualquier negocio jurídico, el marchamo indeleble de su adscripción a la tarea que el Estado totalitario del Bajo Imperio considera como uno de sus fines. Están perennemente sujetas, vayan a quien vayan a parar *privato iure*, al servicio: *onus publicum, munus, functio*. El adquirente

no tiene libertad para asignarlas un destino a su arbitrio.

La actividad de los armadores y propietarios de embarcaciones (*navicularia functio*; *navalis functio*; *munus navicularii oneris*) es en el Estado del Bajo Imperio *onus publicum*, y la nave, como todo el patrimonio de los que a tal actividad se dedican forzosamente, *res oneri addicta est* (30). La persona a la cual vaya a parar por cualquier título traslativo, *inter vivos* o *mortis causa*, aunque no sea miembro del *collegium* o sindicato forzoso que cumple el servicio estatal, recoge con la cosa el gravamen de su afectación a dicho servicio y de la responsabilidad por su realización.

#### VIII.—LAS MERCANCIAS

En las grandes líneas pueden señalarse con bastante seguridad cuáles eran las principales materias objeto del tráfico comercial marítimo.

Tomando a Roma como centro, cabe asegurar que el tráfico de los puertos cercanos a la misma era más de importación que de exportación. Las mercancías que de Italia salían para otros lugares del Imperio consistían principalmente en vino, aceite, tejidos de lana del valle del Po, cerámica fina de Etruria y Campania, y acaso armas. Y, desde luego, dinero, porque, en general, la balanza comercial desfavorable produjo durante el Imperio un desparramarse continuo de la moneda romana, ejemplares de la cual han sido hallados hasta en la isla de Ceilán.

De los puertos de Cirenaica, Africa, Numidia y Mauritania, los barcos llegaban a Italia con trigo —especialmente de la segunda de estas regiones, que hubo época en que exportaba dos tercios del total consumido en Roma—, mármol de color, el famoso *marmor Numidicum*, cuyas canteras eran *patrimonium Caesaris*, púrpura y esponjas de las Syrtes. Y, aparte estos productos propios, los puertos de la costa africana centralizaban para su transporte a Italia

productos que venían del interior, de más allá del *limes romanus*, por las rutas terrestres de las caravanas: oro en polvo, marfil, ébano, fieras para los espectáculos circenses.

En la península Ibérica, las naves embarcaban para Italia aceite de oliva, trigo, pescado en sal, y los productos de las minas, que España explotaba en algunos sitios mucho antes ya de que vinieran los romanos.

La provincia Narbonense enviaba sus vinos; y por el Ródano bajaban a Arelate, o se concentraban en Massilia, lanas de las Galias y acaso estaño y plomo que habían pasado el Canal de la Mancha procedente de Britania.

Maderas de las regiones danubianas inferiores seguirían la ruta del Pontus Euxinus, Bizancio y el Egeo. Y tal vez también oro de la Dacia.

Las naves de Grecia propiamente dicha no llevarían a los puertos de las cercanías de Roma muchas mercaderías procedentes de su mismo país: mármoles, miel, vino y objetos artísticos. Pero eran las intermediarias que enlazaban comercialmente el Oriente próximo y el sur de Rusia, de donde ya de antiguo arribaban a Atenas cargamentos de trigo, con el Mediterráneo central y occidental. En ellas llegaban a los puertos de Italia pergamino y telas bordadas del Asia Menor, pieles curtidas, pescado en sal.

Naves fletadas por gentes de rancia solera mercantil eran también las procedentes de Siria. Aparte productos propios, entre los que basta recordar las púrpuras de Tiro y los vidrios de Sidón, distribuían por las costas mediterráneas productos del lejano Oriente —como la seda de China, que las caravanas recogían en el golfo Pérsico y llevaban a los puertos del Mediterráneo Oriental por Palmira y Damasco—, o productos de Arabia, a través de Petra, ruta del incienso y otros raros productos, desviada, avanzado el Principado, hacia el Mar Rojo y Egipto a causa de medidas fiscales adecuadas.

Mas, probablemente, de todas las rutas marítimas que aflúan a los puertos cercanos a la capital del Imperio, ninguna tan importante como la que tenía su punto de arran-

que en Alejandría. Se dice que la llegada a Puteoli de la flota del trigo procedente del puerto egipcio era señalada como el acontecimiento más notable del año (31). Además del trigo, en Alejandría las naves cargaban papiro, telas bordadas, objetos de vidrio, pórfiros y granitos de la Tebaida, obras de arte. Y sobre todo, además, hacia Alejandría se canalizaba la afluencia de géneros de la India, Arabia y Africa oriental. Desde Myoshormos, en la entrada del Mar Rojo, o desde Berenice, mucho más al Sur, las caravanas los llevaban a Coptos u otro lugar de la ribera del Nilo, y un intenso transporte fluvial los bajaba a la famosa ciudad del delta. Especies, perfumes, perlas, conchas de tortuga, marfil, eran cargados en el puerto de la ciudad de los Ptolomeos.

Y junto a todo ello, por todas las rutas, los viajeros, considerados muchas veces como una mercancía más, porque el transporte de esclavos fué, sobre todo en ciertas épocas, de enorme importancia. A veces, el débil vagido de una vida nueva planteaba el problema jurídico —que seguramente se sometió al dictamen de Ulpiano y éste recoge en sus comentarios al Edicto— de si se había de pagar pasaje por el venido al mundo en la nave: *Si quis mulierem vehendam navi conduxisset, deinde in nave infans natus fuisset, probandum est pro infante nihil deberi, cum neque vectura eius magna sit neque his omnibus utatur quae ad navigantium usum parantur* (32).

#### IX.—EL PERSONAL

Los textos jurídicos hablan, como elemento personal en relación con la nave mercante, del constituido por las personas siguientes: a) el *dominus navis*; b) el *exercitor navis*; c) el *magister navis*, y d) los hombres de la tripulación, para designar el conjunto de los cuales no hay en las fuentes un término técnico preciso, ya que *nautae* no abarca solamente a la tripulación sin mando, sino también al



Lám. V.—Estela de C. Utius, mercader dálmata.  
(Museo de Spalato).

*exercitor* y al *magister*, y a veces —como en el edicto sobre el *receptum*— más bien exclusivamente a éstos (33).

a) *Dominus navis* es, como el nombre lo indica, el propietario de la embarcación. Si sólo ostenta esta condición, su persona queda al margen de las relaciones jurídicas que determina el transporte. Nada impide que, al mismo tiempo que *dominus*, sea *exercitor navis*, pero se trata de figuras distintas que los jurisconsultos destacan, y por eso, v. gr., se niega al *dominus* el goce de privilegios que, como el de excusarse de desempeñar tutelas, se concedieron por los emperadores a los *naviculari* agremiados —*eos qui in corporibus sunt*—. En tal sentido parece decidió Trajano una consulta a él elevada. *Domini navium non videntur haberi inter privilegia ut a tutelis vacent: idque divus Traianus rescripsit* (34).

b) *Exercitor navis* es expresión que puede traducirse por armador, naviero o fletante, ya que no parece que en la realidad romana que reflejan los textos haya base para la distinción entre el que arma el barco, es decir, lo provee de personal, material y vituallas, y el que, una vez armado, lo explota en cualquier forma. En el *exercitor navis* romano se reúnen ambas actividades. *Exercitorem autem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum* (35).

Sus relaciones con el *dominus navis*, cuando no lo es él mismo, y, por tanto, la índole de sus derechos sobre la nave, ofrecen una gran variedad. El *exercitor* puede ser un usufructuario, un arrendatario, un comodatario, o estar ligado al *dominus navis* por la trabazón jurídica de una *potestas* paterna o dominical. *Parvi autem refert, qui exercet masculus sin an mulier, pater familias an filius familias vel servus; pupilus autem si navem exercent, exigemus tutoris auctoritatem* (36). No se dirá que el Derecho romano reguló con criterio exigente la capacidad para el ejercicio del comercio marítimo. Salvo la necesidad de la *auctoritas* del tutor si el *exercitor* era un *impuber sui iuris*, podía in-

cluso darse la posibilidad, aparentemente un poco paradójica, de que esta figura de comerciante marítimo estuviese encarnada en un esclavo. Era una de las manifestaciones de aquella doctrina del Derecho privado romano según la cual, el *servus*, incapaz de ser sujeto titular de derechos, realizaba negocios jurídicos como instrumento o tentáculo de la capacidad jurídica del *dominus*. Y lo mismo sucedía con el *filius familias*.

Tales facilidades en cuanto a la capacidad del *exercitor* no hubieran sido posibles de haberse mantenido la rígida concepción del *ius civile* que impedía reclamar al *pater* o al *dominus* el cumplimiento de obligaciones, que, en aquel papel de agentes de su actividad negocial, hubiesen contraído su *filius* o su *servus*, lo cual habría hecho imposible toda contratación entre terceros y *exercitores filii* o *servi*. Pero el pretor ofició aquí también de artífice de un Derecho para el comercio, más ágil y expeditivo, prometiendo a dichos terceros, para ejercitarla en tales hipótesis contra el *pater* o el *dominus* del *exercitor*, una de aquellas acciones denominadas *adiecticiae qualitatis*. *Si is, qui navem exercuerit, in aliena potestate erit eiusque voluntate navem exercuerit, quod cum magistro eius gestum erit, in eum, in cuius potestate is erit que navem exercuerit, si sciente eo, quasi tributoria, si ignorante, de peculio actio dabitur* (38).

Cierto que, por lo general, la contratación de los terceros se hacía con el *magister* o capitán, más que con el *exercitor* o naviero. Sin duda por ello a esta hipótesis se refería el texto del edicto relativo a la *actio exercitoria*, pero la jurisprudencia le interpretó ampliándole también al caso de que el tercero hubiese contratado directamente con el *exercitor* (39).

c) *Magister* es el capitán o patrón de la nave. *Magistrum navis accipere debemus* —dice el jurisconsulto Ulpiano— *cui totius navis cura est* (40).

Ningún indicio hay en las fuentes jurídicas de que por el poder público se diesen normas respecto a exigencias de capacidad técnica para la navegación en los *magistri na-*

*vis*. Los preceptos del Derecho romano no enfocan al *magister navis* como técnico en el arte de navegar. Les interesa únicamente la cuestión de sus poderes o facultades en cuanto a la contratación en torno a la nave, y se inspiran en el afán de salvaguardar los intereses de los terceros que eran parte en tales contratos.

Acaso en las normas internas de los gremios —*lex collegii*— en que los *naviculari* se agrupaban se hablase algo de tales exigencias técnicas. Pero, los textos jurídicos no se preocupan de la pericia del *magister* en el arte de navegar. Les interesa y nos le presentan en su papel —más similar al de un sobrecargo actual— de apoderado o factor mercantil del *exercitor*; el cual elige libremente para tal cargo a quien le parece, incluso a un esclavo, en razón al principio antes aludido de su consideración como instrumento de ensanche de la capacidad jurídica —directa o indirecta, ya que el que lo designa, como hemos visto, puede ser a su vez otro esclavo— del que lo coloca en tal puesto. *Cuius autem sit magister, iste, nihil interest, utrum liber an servus, et utrum exercitoris an alienus; sed nec cuius aetatis sit intererit, sibi imputaturo qui praeposuit* (41).

Podían, además asignarse a una misma nave varios *magistri*, con o sin expresa distribución de atribuciones, respondiendo en el primer caso el poderdante únicamente por los negocios realizados por el *magister* dentro de la esfera de competencia a él señalada (42).

De lo dicho se infiere que el molde jurídico en que se encerraba la designación del *magister* por el *exercitor* podía ofrecer distintas variedades. Si el *magister* era un extraño, tal molde sería de ordinario uno de los dos contratos consensuales: arrendamiento —en su modalidad de *locatio conductio operarum*—, o mandato. Si el *magister* se hallaba sometido a la *patria potestas* del *exercitor*, o era su esclavo, la designación no era otra cosa que una manifestación de los poderes del *pater* o *dominus*.

Ello, claro es, constituía únicamente la ligadura interna que unía al *exercitor* con el *magister*. Para los terceros

que negociaban con éste, lo interesante era el poder de representación conferido al *magister*, juntamente o en conexión con los citados mandato, *locatio conductio operarum* u orden emanada de la *potestas*. Ese poder de representación es lo que hacía que los terceros que contrataban con el *magister* pudieran dirigirse judicialmente contra el *exercitor* poderdante para las derivaciones de tal contratación.

En otro trabajo nuestro (43) hemos pretendido razonar la tesis de que la jurisprudencia clásica romana y el Derecho honorario configuraron para la vida comercial una modalidad de expresión de tal apoderamiento con esa característica de ágil sencillez, en la que hay mucho de conceptos sobreentendidos, que es tan peculiar de las instituciones mercantiles. Nos referimos a la *praepositio*.

Como tantos otros actos de importancia grande en sus consecuencias jurídicas, la *praepositio* es en las fuentes un concepto sobreentendido. *Praepositio* tanto quiere decir —de acuerdo con el significado puramente gramatical de «posición delante de», «al frente de»— como colocación manifiesta y ostensible en un puesto o destino. En su concreta acepción jurídica puede definirse como colocación notoria que una persona hace de otra extraña, o de un *filius familias eius*, o de un esclavo propio, en el puesto de administrador general de su patrimonio (*procurator omnium bonorum*), de gerente de un comercio, almacén u otro centro o área de negocios (*institor*) o de capitán de una embarcación destinada al comercio (*magister navis*).

Pues bien; la jurisprudencia romana, sentando la doctrina de que *qui praeposuit tenebitur ipsa praepositione* (44), hizo de este hecho signo objetivo, único y suficiente, para servir de base al destino de responsabilidades y beneficios derivados de los negocios celebrados con el *praepositus*, y para tranquilizar a los terceros contratantes: *praepositio certam legem dat contrahentibus* (45). Ella revelaba al que negociaba con el *magister* la existencia de la concesión de poder; basaba su confianza, y le prometía la vía de la efec-

tividad judicial de las repercusiones contra el naviero poderdante.

d) A las órdenes del *magister* estaba la tripulación: *omnes qui, navis navigandae causa, in nave sint* (46).

Difícil es señalar las funciones precisas asignadas a aquellos que son mencionados en las fuentes, e indicar una asimilación a los cargos conocidos en el Derecho mercantil moderno.

Ulpiano menciona, en los fragmentos de sus *Comentarios al Edicto* recogidos por Justiniano en el tít. IX, libro IV del *Digesto*, los *remiges*, los *mesonautas*, los *ναυφύλακες*, los *dietarii* y los *ναυτεπιβητας*. Otros textos hablan de los *naucleri*, si bien éste parece ser un término genérico impreciso transcrito del griego, análogo al de *nautae* o *naviculari*.

Los *remiges* eran los remeros, no muchos en los grandes veleros de carga ordinarios. Y una clase especial de los mismos eran los *ναυτεπιβητας*, que pagaban remando el precio de su pasaje o del flete de sus mercancías. Los *mesonautas* serían marineros de rango inferior, algo como los grumetes actuales. El *ναυφιλαξ* o custodio tendría funciones parecidas a algunas de las del contramaestre actual. Y la voz *dietarius* parece indicar un mayordomo o dispensero.

El contrato de ajuste de la gente de la tripulación se encajaba en el Derecho romano en los moldes del contrato consensual de arrendamiento, en la modalidad que los comentaristas denominan *locatio conductio operarum*, arrendamiento de servicios o contrato de trabajo; en el que dichas gentes figurarían como *locatores* y el *conductor* sería el armador (47).

## X.—AGREMIACION

Todo este personal, o al menos los que desempeñaban los cargos de más relieve, se agrupaban, acaso desde tiempos muy remotos, en asociaciones gremiales. Al igual que

lo hicieron otras profesiones, los dedicados al transporte marítimo constituían *collegia*. Aquellos *collegia* que, junto con el Estado, las *civitates* y los *municipia*, formaron la base real sobre la que se asienta la iniciación de la doctrina de las personas jurídicas en el Derecho romano.

Tales asociaciones varían mucho de carácter en la Historia del Derecho romano. Y son de muy diverso volumen y de distinto valor, según las épocas, los datos de que disponemos para conocer su constitución, su funcionamiento y su capacidad.

De la época republicana es muy poco lo que sabemos de las asociaciones en general, y menos aún de las de *nautae* en particular. Las hipótesis que atribuyen una gran antigüedad a las asociaciones romanas se apoyan principalmente en un fragmento de los *Comentarios* de Gayo a la Ley de las XII tablas, del que se deduce que la vieja ley decenviral concedía a los *sodales*, es decir, aquellos *qui eiusdem collegii sunt*, facultad para acordar sus normas estatutarias, con tal de que no se opusieran a las normas estatales: *dum ne quid ex publica lege corrumpant* (48).

Pero, bien se comprende que entre tales *collegia* o *sodalicia* primitivos, con marcado carácter de cofradías religioso-gremiales, no podían existir aún los de *nautae*. Para ello era necesario que el tráfico marítimo constituyese factor importante en la economía romana. La aparición de los *collegia* de armadores y navegantes tuvo que ser muy posterior a la de otros gremios, y se iniciaría, como sugirieron NIEBUHR y LIEBENAM, por el de los bateleros del Tíber (49).

Aunque los datos documentales sobre asociaciones de *nautae* nos vengan solamente de tiempos muy posteriores, es muy presumible que *collegia*, como los de *curatores navium marinarum*, *fabri navales*, *lenuncularii*, *piscatores* y *escapharii* de Ostia, enumerados, entre otros muchos, por WALTZING (50), tuvieran una antigüedad muy respetable. Y probablemente, por menos inclinados a andanzas políticas y más en relación con la *utilitas civitatis*, serían de los po-

cos que Asconio refiere que fueron exceptuados de la disolución de asociaciones ordenada en el 63 a. de C., como derivación de la victoria política de Cicerón y el Senado sobre Catilina (51).

De todos modos, las inscripciones referentes a *collegia* de gentes dedicadas al comercio marítimo son de tiempos del Principado. Y la abundancia de referencias a tales asociaciones en las fuentes jurídicas coincide ya con la divulgación de un término nuevo para designar a los individuos del gremio: el término *navicularius*. Sus asociaciones son los *collegia navicularii*. De ellos, además, no parecen formar parte las clases inferiores de las tripulaciones, sino más bien los propietarios, armadores y capitanes.

En el régimen de estos *collegia navicularii* —como en las demás asociaciones relacionadas con los abastos y necesidades sociales análogas— se acusa la transformación sufrida por el Estado romano, a la cual aludíamos al principio. Transformación que hace de él, como ha dicho un autor moderno, *the most socialistic of States* (52). Los *collegia navicularii*, igual que los demás, fueron hasta el siglo III asociaciones libremente constituidas, con un régimen de autorización o permiso administrativo, caracterizado —salvo períodos excepcionales— por una cierta suavidad. Pero el Estado romano de los siglos IV y V, absorbente y centralista, abarcó en su zona de competencia, como servicio público, las funciones de producción y distribución, estratificando la sociedad, ligando a los hombres a una *functio* obligatoria y hereditaria. Los *collegia navicularii* se transforman así en esta época en sindicatos oficiales forzados que cumplen un fin estatal.

La personalidad de los *navicularii* como comerciantes particulares no se extingue totalmente, pero queda casi borrada, y su actividad por cuenta propia poco menos que anulada. Volvemos a insistir sobre esta transformación al hablar del transporte marítimo por cuenta del Estado.

## XI.—EL ENCASILLADO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTE. GENERALIDADES.

Descartada la hipótesis, que naturalmente se daría en el mundo romano, del *dominus navis* o *exercitor navis* que utiliza su propia embarcación para transportar sus también propias mercancías, caso que no supone la aparición de ninguna figura de negocio jurídico encuadrando dicho transporte, los juristas romanos estimaron que el acto por el cual un *exercitor* o un *magister navis* se obliga respecto de otra u otras personas a transportar, bien las mercancías que de ellas recibe, bien a estas mismas personas, a un lugar determinado, se encerraba en uno de estos moldes o figuras de contratación:

- a) en un contrato consensual de *locatio conductio*;
- b) en un contrato innominado de la forma *do ut facias*;
- c) en un contrato real de depósito;
- d) en una especie de pacto implícito reflejado por el hecho del *recipere: receptum nautarum*.

Pero, en realidad, expresándonos así, no reflejamos con fidelidad el espíritu y la orientación de la jurisprudencia romana. Esta fué siempre esencial y fundamentalmente procesalista. Más que los conceptos doctrinales de Derecho sustantivo, le interesaba el señalamiento de vías de ataque y defensa procesales. Frente a una relación entre personas, o entre personas y cosas, surgida en la vida real, se preocupaban más de indicar a los interesados la apropiada y certera utilización de una *actio* que les asegurase la protección judicial, que de colgar a dicha relación la etiqueta intelectual de un concepto lógico-jurídico del cual se obtuvieran después consecuencias adjetivas.

Por eso, es más exacto decir que los jurisconsultos romanos no se preguntaban: ¿qué contrato o relación jurídica hay entre el que recibe una mercancía para transportarla por mar y el que se la entrega? La pregunta arranque

de su meditación era más bien esta: ¿qué acción utilizará el que habiendo entregado unas mercancías para su transporte por mar no obtiene el resultado apetecido? De ahí que en sus soluciones no ocupe el primer plano la *locatio conductio*, o el contrato innominado, el depósito o el pacto de *receptum*, sino la *actio ex locato*, la *actio ex conducto*, la *actio praescriptis verbis*, la *actio depositi* o la *actio recepticia*.

De estas soluciones, en la a) y en la c), los jurisconsultos no hicieron otra cosa que aplicar al hecho del transporte por mar contratos y acciones conocidos por el *ius civile*. No hay notas de especialidad en la regulación del transporte así concebido.

En cuanto a la solución b), de que nos hablan textos del Digesto evidentemente retocados, es muy discutido lo que en ella haya de la jurisprudencia clásica.

La última solución, creación del pretor, es una de las muestras de la corriente de especialización en la regulación de las relaciones mercantiles que se acusa en el Derecho romano, caracterizada por dos notas que también han servido en las legislaciones modernas para matizar la regulación jurídico mercantil: 1.ª una manera ágil, sencilla y sin formalidades de quedar constituida la relación: el simple *recipere* de las mercancías; y 2.ª, unas ciertas ventajas procesales que facilitaban la delimitación y exigencia de responsabilidad del fletante.

## XII.—EL ENCUADRAMIENTO DEL TRANSPORTE EN CASILLERO DEL SISTEMA CONTRACTUAL CIVIL.

La consideración del transporte como una *locatio conductio* se refleja, v. gr., en este texto de Ulpiano: «...*quia agi civili actione ex causa poterit: si quidem merces inter- venerit, ex locato vel conducto; sed si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere*

*potest; si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur...*» (53).

En este texto, tal como aparece en el *Digesto*, dibuja Ulpiano una distinción señalada por los mercantilistas modernos: la del contrato de fletamento y la del contrato de transporte de mercaderías por mar, en cada uno de los cuales la relación se configura de modo distinto, reflejado en la *actio* que el juriconsulto preconiza. El primero en la hipótesis de que *tota nave locata sit*. La embarcación entera es en tal hipótesis objeto directo de un contrato de arrendamiento para ser utilizada como medio de transporte. Y por eso el juriconsulto preconiza, como acción utilizable por *qui conduxit* —es decir, el cargador arrendatario— la *actio ex conducto*, o sea la acción que en la *locatio conductio rei* corresponde al arrendatario. Así como Scaevola (54) indica, a la inversa, la *actio ex locato* ejercitada por el fletante contra el cargador —*a conductore*— para exigir el pago del flete: *vecturas quas convenit secundum locationem navis exigere*.

En la segunda hipótesis, *si vero res perferendas nauta conduxit*, en la que, repartiéndose el espacio disponible del barco entre varios cargadores, es la mercancía la que se mira como objeto del mismo más bien que la nave, y que corresponde a lo que los mercantilistas suelen diferenciar del contrato de fletamento propiamente dicho como contrato de transporte de mercaderías por mar (55), la concepción del negocio y de la *actio*, ofrecida por Ulpiano, parece a primera vista un poco extraña. Según el juriconsulto, el *nauta* es aquí *qui conduxit*, el *conductor*, es decir, en la tradicionalmente divulgada traducción de esta terminología jurídica romana, el «arrendatario»; y en cambio, el cargador es considerado como *locator*. es decir, con arreglo a la acostumbrada traducción, como «arrendador», y por ello utilizará contra el naviero, para las incidencias que surjan en torno al contrato, la *actio ex locato*, es decir, la acción que corresponde al arrendador.

La explicación dada por los exégetas es la de que el

transporte es mirado aquí como *opera*, y la figura de arrendamiento que considera Ulpiano en esta hipótesis es la de la llamada *locatio conductio operis* (56), en la cual se da en el lenguaje de los juriconsultos romanos esa aparente inversión de terminología de llamar *conductor* al que lleva a cabo la obra y *locator* al que paga por su realización.

Sin embargo, decimos que tal inversión terminológica es aparente, porque en realidad, como hacen notar algunos romanistas actuales, las líneas que Gayo dedica a la *locatio conductio* (III, 142 ss.), y lo mismo el *Digesto* (*h. t.*), ponen de manifiesto que el acostumbrado concepto de la *locatio conductio* y su tradicional reparto en las tres figuras del arrendamiento (de cosas, de servicios y de obra hecha), no reflejan exactamente la concepción de los romanos. Estos no formularon explícitamente tal distinción, y para ellos el que *locat* (*locator*) es siempre el propietario o poseedor de una cosa que la pone a disposición de otro (*conductor*) para finalidades diversas: *utendam, fruendam, transportandam, vehendam, poliendam, opus faciendum*; y, según la finalidad de que se trate, el pago de la merced corresponderá al *locator* o al *conductor*. Su terminología era, pues, lógica; y somos nosotros los que hacemos mal en traducir *locator* por arrendador y *conductor* por arrendatario sin más explicaciones.

Para Ulpiano, por tanto, la primera hipótesis: *si tota nave locata sit* —el contrato de fletamento en sentido estricto— es un *locare navem utendam*, y el que *locat* la nave, y por eso es *locator*, es el armador, y el cargador esgrimirá contra él, caso necesario, la acción del *conductor*, la *actio ex conducto*.

En la segunda hipótesis —contrato de transporte de mercaderías por mar— hay un *locare rem transportandam, vehendam*, y el que posee y entrega (*locat*) la mercadería (*res*) es el cargador, y por eso es *locator* y esgrimirá en caso necesario contra el naviero la *actio locati*. *Si merces vehendas locaverant* —dice también Paulo (57)— *ex locato cum magistris navis agere debent*.

Los romanos no vieron, pues, de común en los diversos casos de *locatio conductio* «una analogía de función económica, sino la simple analogía del acto de entrega de la cosa, que es el punto de partida de las obligaciones consiguientes. Que los romanos no hayan sentido la oportunidad de desmenuzar este único contrato en tres contratos distintos, y, en particular, de diferenciar bien los casos en que la obligación de la *merces* grava a uno, de aquellos en que grava a otro, no es tan singular como los esfuerzos de las legislaciones modernas por mantener unidos bajo el nombre común de arrendamientos contratos típicos en los que se reconocen, cada vez más netamente, diferencias de estructura» (58).

Creemos que con este punto de vista se explica bien lo esencial del razonamiento de Ulpiano, con las hipótesis de aplicación de las dos acciones: *ex locato* y *ex conducto*, y que los indicios formales contra la genuinidad del conjunto del texto D., 4, 9, 3, 1, puestos de manifiesto por PERNICE (59), FERRINI (60), HAYMANN (61) y HUVELIN (62), no son motivo bastante para negar, como hace este último, que la hipótesis del transporte de mercaderías por mar fuese ya en la época de Ulpiano comprendida, como dice HUVELIN, entre las *locationes operis faciendi*. Sancionada ya, diríamos mejor con arreglo a lo antes expuesto, por la *actio ex locato*.

Cuando el transporte era gratuito, los romanos lo encuadraban en el contrato real de depósito. Un depósito en el que la cosa depositada se devolvía en lugar distinto y normalmente a persona que no era el mismo depositante. Mejor diríamos, recordando de nuevo que la mirada del jurista romano va hacia la *actio* más que hacia el *negotium*, que los jurisconsultos señalaban en tal caso, como medio procesal a esgrimir, la *actio depositi*. *Sed si gratis res susceptae sint, ait Pomponius depositi agi potuisse* (63).

### XIII.—EL TRANSPORTE, CONTRATO INNOMINADO

Aquella misma concepción de la *locatio conductio*, a que antes aludíamos, haría que en la práctica resultase a veces poco claro si, en un determinado caso, el cargador *navem conduxerit* o *merces vehendas locaverit*; con la consiguiente perplejidad procesalista, para los jurisconsultos romanos fundamental, dada su noción de la *actio* como individualidad concreta, de la acción utilizable. Para tales hipótesis, Labeón —según un texto del *Digesto*— indicaba la *actio praescriptis verbis*. O sea, diríamos girando del enfoque procesal al sustantivo, que Labeón consideraba que en tales hipótesis dudosas, la relación existente entre cargador y fletante o armador era un contrato de los que los comentaristas llamaron después innominados, comprendido en el grupo *do ut facias*, uno de los cuatro en que los bizantinos clasificaron estas convenciones sancionadas por esa *actio praescriptis verbis* que el texto del *Digesto* nos presenta como aconsejada por Labeón.

La atribución de este punto de vista al gran jurisconsulto de la época de Augusto se hace en un fragmento tomado del lib. VIII de las *Cuestiones* de Papiniano: *Nonnumquam evenit, ut cessantibus iudiciis proditis et vulgaribus actionibus, cum proprium nomen invenire non possumus, facile descendemus ad eas, quae in factum appellantur. Sed ne res exemplis egeat, paucis agam. Domino mercium in magistrum navis, si sit incertum, utrum navem conduxerit an merces vehendas locaverit, civilem actionem in factum esse dandam Labeo scribit* (64).

Pero el texto es uno de tantos como fueron retocados por los bizantinos —salta en seguida a la vista que Labeón no pudo llamar *civilis* e *in factum* a la vez a la misma *actio*— en su tarea de configurar la categoría de los que después fueron llamados «contratos innominados», con aquella su simétrica clasificación en los cuatro grupos: *do ut des*, *do ut facias*, *facio ut des*, *fatio ut facias*. Las inter-

polaciones de los compidadores dieron lugar a que la acción que sanciona tales convenciones presente en el *Digesto* una abigarrada y contradictoria terminología.

Sin embargo, aún admitiendo las alteraciones de este y de otros textos relativos a tales convenciones y la no claridad de algunas de las expresiones con las que se adjetiva la acción que sanciona la ejecución de tales acuerdos, entendemos que no hay motivo bastante para llegar a la tesis radical de que la acción para tales hipótesis no fuere ya utilizada por los juriconsultos clásicos. Que tal acción fuese una *actio in factum*, o que sólo se la considerase así por los sabinianos, entendiendo los proculeyanos que se trataba de una *actio civilis incerti*, y que de esta doble denominación, juntamente con la frase *praescriptis verbis agere* con la que los clásicos aludirían a la tramitación judicial en tales casos, saliese la variada terminología bizantina; que los bizantinos dieran una configuración general y escolástica a la elaboración casuística y esporádica de los clásicos; todo ello no implica que la protección judicial de tales acuerdos no se diese ya en la época clásica. Y probablemente ya en la época final de la República fué el de la duda de la calificación jurídica de la relación entre fletante y cargador uno de los primeros en que la jurisprudencia aconsejó el empleo de la *actio* en cuestión, aunque no la designasen con las expresiones que se les atribuye en el *Digesto*.

Que los casos de duda de tal calificación se seguían dando en el Derecho romano bizantino lo prueba el que Justiniano acepta y encuadra en el título de la *actio praescriptis verbis* el texto de Papiniano.

#### XIV.—EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL «IUS HONORARIUM».

El ordenamiento jurídico romano no se conformó con encuadrar el transporte en el casillero de los contratos civiles. No llegó Roma a formar con el Derecho para el co-



Lám. VI. —A) Moneda de la República.—B) Barco del Mosela. Monumento sepulcral de Neumagen (Trier).—C) Moneda de Adriano.

mercio o para los comerciantes una rama autónoma (65); pero instituciones jurídicas y normas especiales surgieron por y para el comercio y los comerciantes. Y sus órganos de elaboración fueron los jurisconsultos y el pretor.

En el transporte marítimo, la labor del órgano jurisdiccional, ayudada por los juristas, apuntó a la doble finalidad de simplificar —casi diríamos mejor de despreocuparse de ella— la cuestión de la calificación técnico-jurídica del acto por el que se inicia la relación entre fletante y cargador; y a la de dibujar, sancionándola con la acción oportuna, una responsabilidad de aquél, más fuerte y de menos complicación probatoria que la que surgía de la *locatio conductio* o del depósito.

La norma del edicto del pretor, tal como nos la transcribe Ulpiano en la iniciación del tit.: *Nautae caupones stabularii ut recepta restituant* (D., 4, 9, 1), ofrece aparente sencillez: *Ait praetor: «Nautae, caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo»*. Y este *iudicium* que el pretor promete, sin más calificación o exigencia formal que la de que la mercancía haya sido *recepta 'salvam fore*, prosperará, cualquiera que haya sido la causa de la falta de entrega de la mercancía en su punto de destino, o el desperfecto sufrido por la misma, con tal de que no sea, o la culpa del mismo cargador, o un caso de absoluta *vis maior*.

No obstante tal sencillez, para nuestra interpretación a tantos siglos de distancia, la norma no deja de tener dificultades. Aparte la de dar una fecha aproximada a la reforma (66), nos encontramos con que la voz *recipere* ofrece en los textos jurídicos y no jurídicos diversos matices de significación; y no es fácil captar con seguridad el que tuvo en el edicto, ni afirmar si fué siempre el mismo, ni, si es que evolucionó, señalar el sentido de esta evolución y la cronología de sus etapas.

*Recipere*, ¿significaba simplemente la acción de aceptar o recibir las mercancías? ¿Tiene, por el contrario en el edicto el significado de «prometer» o «comprometerse» a

salvaguardar las mercancías, compromiso concebido con independencia del hecho de la entrega?

Los comentaristas modernos se inclinan, en general, a esta última solución. La cual puede apoyarse en otros empleos de la voz con esa significación, y, al menos en una parte del Imperio, por la existencia de documentos papirológicos, que en Egipto se dan ya en la época ptolemaica, conteniendo cláusulas en las que los fletantes asumen responsabilidad por eventos que van más allá de su culpa (67). Pero, dado que el *receptum* implicase promesa o convenio, las discrepancias surgen en cuanto a la concepción de la manera de concertarse o entenderse concertado. Y, admitiendo que esta manera no fué siempre la misma, se discute también acerca de las épocas en que se daría una u otra modalidad.

HUVELIN se inclinó a creer que el *receptum salvam fore* de una mercancía se encerró primitivamente en una *stipulatio*, antes de ser un pacto pretorio. El pacto fué después presentando formas cada vez más simplificadas, tendiendo a transformarse en una cláusula de estilo. Modalidad de esta simplificación sería también en la práctica —según la conjetura de LENEL (68)— la muestra o anuncio: «*Sarcinae salvae erunt*», colocado por nautas y posaderos a la vista de viajeros y cargadores. Por último, «la promesa de garantía *salvum fore* habiéndose hecho cláusula de estilo, debió tenderse a prescindir de la misma, y a imponer la responsabilidad que de ella emanaba, incluso a los *nautae* que no habían hecho promesa alguna, ni por cartel anunciador, ni por otro cualquier procedimiento» (69). Pero HUVELIN entendía que a este último resultado no se llegó hasta Justiniano, que fué el que hizo de la obligación concertada una obligación legal, según comprueban, a su juicio, las interpolaciones operadas en los textos reveladores de tal finalidad.

Ninguna solución a las cuestiones que sugiere el *receptum* y su evolución tiene garantía de seguridad. El mismo HUVELIN en su inacabado trabajo expresaba ya dudas res-

pecto a alguna de las interpolaciones que había señalado. Si es que el *receptum* supuso alguna vez y en todas las zonas del Imperio como requisito necesario un pacto expreso —y no faltan textos en los que apoyar, por lo menos, la duda— (70); y aunque les incorrecciones formales de los textos del Digesto, juntamente con la aplicación al *receptum* de algunos de los que los juriconsultos dedicaron al daño o hurto cometido por los *nautae*, inclinasen a pensar en retoques de redacción para acentuar la equiparación del *recipere* a la sencilla recepción de las mercancías, no hay motivo serio para creer que ya en la época clásica no fuese ésta la realidad, y que no se considerase ya entonces como suficiente para la prueba del pacto, el hecho de que las mercancías fuesen *in navem missae*, o incluso, como interpretaba Pomponio (D., 4, 9, 3, pr.), *in litore*, preparadas para su carga.

Tal prueba sería facilitada con la exhibición de una especie de talón que entregaba al cargador el que recibía las mercancías, pero sin que, al decir de Ulpiano, se eliminase la responsabilidad del naviero, tanto por no haber sido él personalmente el dador del talón, como por no existir o haberse perdido el mismo.

Esta interpretación del texto de Ulpiano (72), y la identificación de este talón con el *ἡμετέριον* de que allí se habla, es mérito del profesor D'ORS. El término griego era una incógnita para los exégetas, que creían ver aludido por él un acto de aprehensión o imposición de manos. Debemos a la amabilidad de su autor este breve avance de su tesis, preparada para publicarse en la revista de Coimbra «*Humanitas*». La palabra en cuestión —dice D'ORS— no puede referirse a un acto, sino a un objeto. Para eso compara *συμβολον* con *συμβολή* y *ἔμβολον* con *εμβολή*. El *facere* en la frase de Ulpiano es, pues, un hacer poyético y no práctico; y el objeto un *ostrakon* por el que se indicaba la mercancía recibida: un talón. Y aunque se perdiera (*non extare*), el naviero quedaba, de todos modos, obligado *de recepto*. La lección frecuente «*non exerceat*» en lugar de

«*non extet*» —enmienda del corrector ordinario del manuscrito florentino—, no es la lección verdadera. Ulpiano escribiría «*non extet*». No podía aplicarse *exercere*, por otra parte, a un acto intermitente y accesorio, ya que lleva siempre por objeto una actividad continua y principal: una profesión (*exercere usuras, medicinam, navem*, etc.).

Enfocado por el pretor con esta sencillez el acto jurídico generador de la relación, con las consiguientes facilidades de prueba, el cargador disponía —aparte de las acciones antes aludidas, según el contrato civil que hubiera celebrado con el fletante—, de una acción *in factum*, la *actio recepticia*, transmisible, y para cuyo éxito, ni él tendría necesidad de alegar, ni el *iudex* de dilucidar, si fué o no la negligencia del fletante la causa de la pérdida o deterioro de las mercancías objeto del transporte. Será sobre el demandado sobre el que pesará la prueba del raro evento de absoluta fuerza mayor, o de la culpa del cargador, únicos motivos que eliminarán su responsabilidad.

¿Cuáles serían las consideraciones que impulsaron al pretor a tal medida? Los textos del Digesto rezuman desconfianza respecto a los *nautae*; gente de conducta poco escrupulosa, dados al fraude y a concertarse con piratas y ladrones si a mano viene (73). El pretor, se nos dice, operó esta reforma, cargándoles con esa responsabilidad desmedida que no atendía a su culpa, *reprimendae improbitatis hoc genus hominum* (74).

Sin embargo, las señales de interpolación en los textos que dan esta justificación a la *actio recepticia*, hacen pensar que, para los juristas clásicos, no fuera tan mala la fama de los *nautae* como para los bizantinos, preocupados, además, por acercar, mediante esa justificación, las situaciones que la *actio recepticia* sancionaba a la figura de la responsabilidad de tipo subjetivo asentada sobre la culpa. El pretor pensaría más en razones de tipo objetivo, como, por ejemplo, en las dificultades de prueba de hechos acaecidos en la travesía.

## XV.—LA CONDUCTA DELICTIVA DE LOS NAUTAE

Aparte las incidencias de la relación contractual que podían abocar al ejercicio de una de las *actiones* a que nos hemos referido, la conducta de los *nautae*, en relación con el transporte marítimo, podía pasar a la zona delictiva. El fletante y su personal podían robar mercancías, o destruirlas o dañarlas dolosamente.

También en este aspecto acusó el *ius honorarium* la especialidad de las normas mercantiles. Porque el pretor no se conformó con aplicar en tales hipótesis las antiguas acciones conocidas por el *ius civile*. Aparte la *actio furti* corriente, el edicto prometió una *actio furti adversus nautas*; también aquí con el designio de lograr una mayor eficacia, disminuyendo dificultades probatorias y ampliando el círculo de posibles demandados por el acto delictivo, para dar mayor protección al cargador.

Si el armador mismo cometía el hurto, el cargador podría perfectamente entablar contra él la *actio furti* corriente. Si el delito era obra de un esclavo de dicho armador, también podría éste ser demandado por la misma *actio*, aunque ya en esta hipótesis la entrega en *noxa* del esclavo —cuyo valor podría no compensar de la pérdida sufrida a la víctima del hurto— proporcionaba al *exercitor* el medio de liberarse de responsabilidad, o, si se quiere, de limitar ésta a la pérdida del esclavo.

Pero, muchas veces el hurto sería cometido por personal no esclavo, y entonces sólo el autor material del hecho —frecuentemente de dudosa o nula solvencia—, podría ser demandado por la *actio furti* ordinaria. Y en todo caso siempre resultaría difícil la prueba necesaria para la imputación del hecho.

La modalidad de la *actio furti* especial, prometida por el pretor para los casos de transporte marítimo: *actio furti adversus nautas*, por la cual se obtenía el doble valor de las

cosas hurtadas, remediaba tales inconvenientes. *In eos qui naves... exercebunt, si quid a quoquo eorum quosve ibi habebunt furtum factum esse dicetur, iudicium datur, sive furtum ope consilio exercitoris factum sit, sive eorum cuius qui in ea navi navigandi causa esset* (75).

Las interpolaciones señaladas en este texto (76), no afectan a lo esencial de nuestro tema. El *exercitor* podrá ser siempre demandado, aunque el autor no sea, ni él personalmente, ni un esclavo suyo; y aunque no haya tampoco complicidad por su parte. El pretor estableció así una responsabilidad penal objetiva, con una gran facilidad de obtención para el cargador que la exigía; responsabilidad a la que los compiladores bizantinos, modificando los textos clásicos, procuraron dotar de una cierta base subjetiva como figura de *culpa in eligendo* del *exercitor*.

Similar a lo indicado para el *furtum* fué también la amplificación llevada a cabo por el pretor en el caso del *damnum iniuria datum* en las mercancías, respecto de la vieja acción creada por la *lex Aquilia*. El *exercitor* podía ser demandado prescindiendo de su culpa en la producción del daño. Y análoga es también la tendencia bizantina a la *culpa in eligendo*, tendencia que aquí también es acusada por el retoque de los textos.

La única diferencia es que, así como la *actio furti adversus nautas* se reguló en el Edicto con independencia, y tiene en el *Digesto* un título a ella dedicado, la *actio damni* en la hipótesis del transporte marítimo debió figurar en el Edicto como un apéndice de la parte destinada al *damnum iniuria datum*, y no hay en el *Digesto* un título a ella dedicado (77).

## XVI.—LA AVERIA GRUESA

Los daños causados a las mercancías durante el viaje no siempre eran producidos con la intención dolosa que los encuadraba en el concepto del *damnum* delictivo, sancionado por la *actio* especial *adversus nautas*. Muchas veces la intención y finalidad con que se causaban los daños era loable: salvar el barco y su carga. Librar de un riesgo inminente de perecimiento al todo, sacrificando una parte. Es la hipótesis de la avería gruesa o común.

Su manifestación más patente y frecuente, aunque, no la única (78), fué para los romanos el caso del *iactus* o echazón: cuando, para salvar el barco y la mayor parte de la carga, había que arrojar al mar una porción de las mercancías transportadas.

Aquella escasa vocación de los viejos romanos por las cosas del mar, a la que al principio aludimos, parece tener una curiosa manifestación al tratar de sujetar a una norma esta hipótesis del *iactus*. Ellos, tan orgullosos de su Derecho, no se recataron de confesar que tomaban prestada tal norma de un pueblo extranjero eminentemente marino. Loas a las gestas y a las normas de Derecho marítimo de este pueblo, Rodas, son, en algunos escritores romanos, algo como el reconocimiento admirativo por una aptitud y una técnica para las que los romanos no se sentían, ni tan inclinados, ni tan capaces. *Rhodiorum, quorum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit*, escribía Cicerón (79). *Civitatem* —decía refiriéndose a Rodas T. Livio— *penes quam unam tum rei navalis gloria esset* (80).

Curiosísima es también en este sentido, aquella manera de expresarse del emperador Antonino en el rescripto que nos ha transmitido el *Digesto*, y en el cual contestaba a quienes a él recurrían en queja de actos abusivos con ocasión de un naufragio. El emperador romano les decía:

ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος ὁ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης. τῷ νόμῳ τῶν Ῥοδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ (81). «Yo soy el señor del orbe de las tierras, pero del mar lo es la ley. Que el proceso se tramite con arreglo a la ley marítima rodia». Parece como si aún palpitase en las palabras del emperador el ancestral apego a la tierra del antiguo labriego del Lacio, y un como despego y respeto por las cosas del mar del legionario que sólo se siente seguro cuando pisa firme por las calzadas del Imperio.

Los romanos aceptaron, pues, para la avería gruesa la norma del Derecho rodio, según la cual, los dueños de lo que se ha salvado, proporcionalmente al valor de lo que salvó cada uno, indemnizarán al de las mercancías que se arrojaron al mar para evitar que pereciese todo (82).

Mas, sabido es que a esta norma sustantiva rodia, los romanos la dieron un cauce procesal peculiar. Acaso —y no faltan indicios de ello— la jurisprudencia romana no dejó de apreciar la relación de los dueños de las mercancías, entre sí y con el de la nave, como una especie de comunidad legal en cuanto a los riesgos, una *communio periculi*; pero, lejos de sacar las consecuencias de esta idea, sancionando la contribución a la indemnización al dueño de las mercancías arrojadas de manera análoga a una obligación entre socios o entre comuneros, abandonaron la vía de la *actio pro socio* o la *communi dividundo* (en su función de reparo de lucros y daños), y aplicaron las acciones que surgían del contrato en que se encuadraba el transporte: la *locatio conductio*. El dueño de las *merces vehendae* que fueron arrojadas reclamará por la *actio ex locato* al *magister navis* el valor que tenía lo que ha perdido cuando lo adquirió; y el *magister* a su vez utilizará la *actio conducti* para pedir su contribución a los dueños de las mercancías salvadas, proporcional al valor en venta de las mismas, sobre las que tiene también, mientras tanto, un derecho de retención. Acción que será la *actio ex locato* cuando el *magister* reclame tal contribución, no a dueños de *merces vehendas*, sino a pasajeros (*cum vectoribus*) (83).

Se utilizaban así las acciones *locati* y *conducti* para hacer efectivas consecuencias que no lo eran propiamente del contrato, sino de una modificación imperativa del mismo, impuesta por el ordenamiento jurídico. Para sancionar una consecuencia legal; que sólo se daba, además, cuando la *locatio conductio* servía de veste jurídica a un transporte marítimo.

Si los romanos se conformaron con eso, y no destacaron la relación jurídica separándola de la *locatio conductio*, ello, como dice BONFANTE, «no debió consistir únicamente en un ahorro de medios jurídicos, en la repugnancia a nuevas creaciones, sino más bien en el concepto de las fuentes de las obligaciones, en el que todo se quiere reducir al contrato y al delito, o, más precisamente, a determinados contratos y determinados delitos» (84).

La apreciación del peligro que justificaba el *iactus* ¿era dejada al arbitrio del *magister*, o requería el asenso de los pasajeros y cargadores presentes? Un texto de Paulo (D., *h. t.*, 2, 1) parece referirse a ambas hipótesis como casos distintos —*voluntate vectorem vel propter aliquem metum*— pero determinantes ambos de la obligación de contribuir a la reparación de la avería. Se ha pretendido que la partícula *vel* es un lapsus, con lo que ambos elementos, el *metus* y la *voluntas vectorum*, deberían concurrir en el *iactus*. Pero creemos más acertada la opinión de HUVELIN (85), que juzga infundada la supresión de la partícula, y entiende que Paulo se refería a dos hipótesis distintas: la del peligro libremente apreciado por el capitán de la nave, y la del acuerdo de los *vectores* para la medida determinante de un *detrimentum navis*, que, en virtud de tal *voluntas* concorde, sería indemnizable a prorrata: *sarciri oportet*.

## XVII.—EL TRANSPORTE MARITIMO, SERVICIO ESTATAL

Los clientes con los que los *nautae* operaban no eran siempre los particulares. Gran parte de las operaciones de

transporte se verificaban al servicio de la *annona* estatal. Roma y su ejército absorbían en proporciones considerables las actividades del transporte marítimo. Y no era sólo la *annona urbis*, el abastecimiento de la capital. En realidad todos los grandes núcleos urbanos del Imperio sentían idénticas necesidades y preocupaciones.

De ahí la importancia que los gremios o sindicatos de navieros, *collegia navicularii* tuvieron en la historia económico-social del Imperio romano, importancia de la cual llega hasta nosotros un eco perceptible a través de las inscripciones, los textos literarios y los documentos jurídicos.

Las relaciones entre los organismos oficiales y los navieros no presentaron siempre las mismas características. Es uno de tantos aspectos en los que se refleja la honda transformación política y económica que fué sufriendo el Estado romano, sobre la que, de manera tan atrayente como concienzuda, nos ilustra la magistral y conocida obra de ROSTOVZEFF.

STOECKLE (86) distingue a este respecto dos períodos: a) un período en el que dichas relaciones tienen base contractual, y que comprende la época republicana y, aproximadamente, los dos primeros siglos del Principado; y b) otro período que se inicia hacia los comienzos del siglo III, en el que el Estado todopoderoso va sometiendo a su control cada vez más rígido los *collegia navicularii*, acabando por hacer de estas asociaciones sindicatos forzosos oficiales, adscritos, con las personas y patrimonios de sus miembros —condición que se adquiría ineludiblemente por herencia— al servicio estatal del transporte marítimo.

En el primer período, el Estado contrataba directamente con los particulares armadores, o bien la relación se establecía con *societates publicanorum* que tomaban en arriendo el servicio. Pero, bien pronto el Gobierno hizo de la política de abastos una preocupación cada vez más obsesante, y se adentró por el camino de un intervencionismo que se acrecienta paulatinamente. Ya en los comienzos del Principado la intervención del Estado ofrece dos aspectos caracte-

rísticos. De una parte, penas, a veces muy rigurosas, castigan a los que dificulten los transportes que abastecen los núcleos urbanos. De otro lado, el Estado estimula a los *navicularii* con la concesión de privilegios a los miembros de los gremios (*collegia*), asociaciones que adquieren consistencia cada vez más acusada y facilitan, con la agrupación de los profesionales, el control del Estado. En la época de Augusto una *lex Julia de annona* que en su obra *De officio proconsulis*, comenta Ulpiano, *poena statuitur adversus eum qui contra annonam fecerit societatemve coierit quo annona carior fiat. Eadem lege continetur, ne quis navem nautamve retineat, aut dolo malo faciat quo magis detineatur; et poena viginti aureorum statuitur* (87). Y Claudio concedía la ciudadanía romana al latino que construyese una nave con capacidad no menor de diez mil modios de trigo, y transportase este cereal a Roma durante seis años (88), iniciando la política de concesiones y privilegios que habían de continuar otros emperadores: exención de las leyes caducarias, otorgamiento del *trium liberorum* a las mujeres, liberación de cargas municipales, etc, (89).

Causas múltiples impulsaron la marea ascendente del intervencionismo estatal. Su manifestación en materia de transportes no es sino una de las facetas del totalitarismo del Bajo Imperio.

Concentrándonos a nuestro tema, las crisis económicas, la lucha oficial contra el alza de los precios, la misma política de fomento de la vida urbana seguida por los emperadores buscando apoyos políticos y financieros en las clases acomodadas municipales, hizo de la *annona*, y consiguientemente de los transportes marítimos tan esenciales para ella, una obsesión, a veces angustiosa, del gobierno imperial. En el siglo IV éste había abandonado el sistema de libre contratación, haciendo del transporte de subsistencias un servicio estatal.

Todos los *navicularii* estaban afiliados a los *collegia* y prestaban obligatoriamente el servicio de su profesión. Los *collegia*, transformados, como hemos dicho, en sindicatos

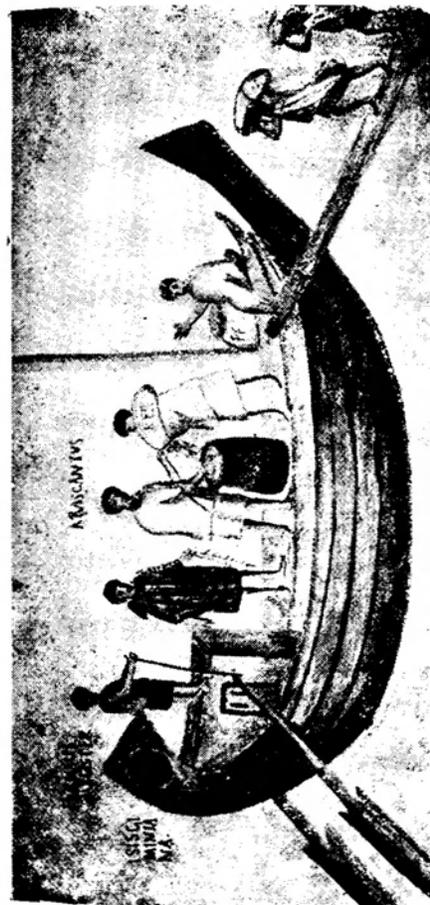
oficiales forzosos, presentaban por duplicado a la autoridad las listas de sus miembros con expresión del nombre, origen, nombre de la mujer y de los hijos e indicación de su patrimonio (90). La transmisibilidad de la pertenencia al *collegium* por herencia está ya introducida para los *naviculari* en el año 334 en que una constitución del *Codex Theodosianus* —cuerpo legal que refleja bien a las claras el intervencionismo estatal de la época— habla ya de un *navicularius originalis* (91).

El servicio de los *naviculari*, denominado en los textos legales con diversas expresiones reveladoras de su nuevo concepto (92) consistía principalmente en el transporte de grano, rama parcial referente al transporte marítimo de aquel verdadero servicio oficial del trigo cuyo comienzo en los sitios de producción atestiguan sobre todo los documentos procedentes de Egipto. No era, sin embargo, el del trigo el único transporte estatal; otros géneros, como el aceite, e incluso leña (93) eran comprendidos en el mismo.

Detalles de las cargas, personales y patrimoniales, que el servicio implicaba —compensadas, en parte, por la concesión de privilegios que se siguieron otorgando— nos los ofrecen con bastante minuciosidad las constituciones recogidas en el *Codex Theodosianus*. Todos los bienes del patrimonio de los *naviculari* eran *bona functione obnoxia*. La situación, nada halagüeña en conjunto, provocaba aquellas frecuentes deserciones castigadas con severas medidas de que nos hablan los documentos legales de la época.

Una reglamentación rigurosa, en la que, como en todas las manifestaciones del proceso hacia el predominio de los intereses del ente estatal sobre los particulares, influyó en mucho una organización y una técnica que Roma imitó de las monarquías helenísticas (94) regula con detalle el servicio estatal del trigo. Sin esenciales modificaciones, Roma aceptó la organización creada al efecto por los Ptolomeos en Egipto, que, en líneas generales, se imitó para todas las provincias trigueras.

En los puntos exportadores de grano los *susceptores*



a)



b)

—probablemente los mismos funcionarios que de *chrithologia et zigostasii munere et pro naucleorum tuenda substantia* existían en Alejandría, según una constitución de Honorio y Teodosio (95)— ordenaban la distribución del grano a los armadores, entregando a éstos una especie de póliza de fletamento (*relatoria*), *cumque*, aparte otras finalidades, *ad aliquas insulas, portus, littora, stationes accesserint, ostensis relatoriis, nullam prorsus inquietudinem sustinere*. Así la recordaba, refiriéndose precisamente a los *naviculari* de España, una disposición de Consantino (96). Un acta, levantada ante las autoridades del puerto de salida, hacía las veces de conocimiento de embarque, cuya exactitud era comprobada por el *praefectus annonae* a la llegada (97).

Numerosas constituciones imperiales ordenan medidas tendentes a la mayor celeridad en los viajes, exhortando a las autoridades a proteger tal finalidad y a evitar dificultades y embrollos en el transporte. Hasta qué extremos de rigor llegaron estas medidas lo revela una constitución de Arcadio y Honorio que castiga con la pena capital la detención inmotivada en puertos del trayecto (98).

Con severidad se castigaban también en esta época las malversaciones de las mercancías fletadas cuando éstas resultasen comprobadas en la investigación que, iniciada antes de cinco días después de la llegada de la nave y proseguida *etiam diebus feriatis et devotionum*, debía llevarse a cabo por el *praefectus urbi*, el *praefectus annonae* y *tres viri illustres* del Senado (99). Otras constituciones aluden a medidas e investigaciones semejantes para comprobación de declaraciones de naufragio u otras causas de pérdida o deterioro.

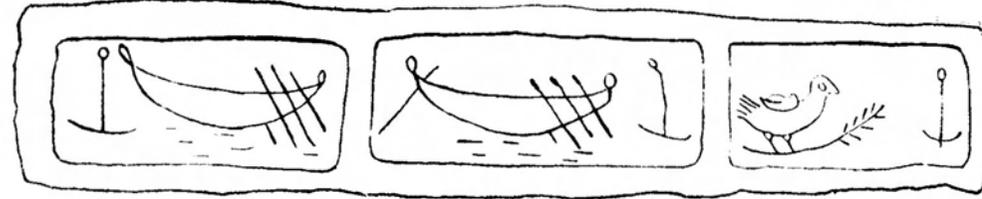
Tantas medidas detallistas y draconianas, ¿lograban su finalidad? Las colecciones legales nos transmiten el texto de las normas pretéritas, pero la realidad de su eficacia es algo más difícil y escurridizo de captar. Los años de la promulgación de muchas de ellas corresponden a épocas calamitosas, de hambre, guerras e invasiones; de crisis eco-

nómicas, de crisis espirituales; y de crisis de autoridad en las que tal vez el rigor verbal del texto de la ley no refleja la operante efectividad de su aplicación.

Acaso Justiniano, que las tuvo más cerca que nosotros, sabría algo de esto cuando dictando, con la retorcida hojarasca de su estilo legislativo, normas a las autoridades de Egipto para el transporte de trigo, fiaba la expedición a la guía divina para que llegase bien a la capital de su Imperio: *naviculari vero frumentum suscipiant, navibus-que imponat, atque, Deo duce, ad hanc felicem urbem navigent* (100).



(De las Catacumbas).



(De las Catacumbas).

## NOTAS

- (1) V. gr. *ancora, antenna, nausea, prora, gubernum, proreta, nauclerus*, citados por GODSCHMIDT, *Storia univ. del D. Comm.*, trad. ital., p. 53, n. 39.
- (2) V. ambas observaciones en D'ORS, *Tres temas de la guerra antigua*, y bibliografía, *ibi cit.*
- (3) D., 50, 11, 1 y 2; C., 4, 60, 1; y las inscripciones cit. por HUVELIN, *Etudes d'histoire du droit comm. rom.*, Paris, 1929, págs. 58 y 59.
- (4) Abundante bibliografía sobre la historia de las asociaciones gremiales romanas, para la que es fundamental la obra de WALTZING. *Etude historique sur les corporat. profes. chez les Rom.*, Lovaina, 1900, puede verse en BANDINI, *Appunti sulle corpor. rom.*, Milán, 1937, p. XIII a XXIII; y en DUFF, *Personality in Roman private law*, Cambridge, 1938, XI-XIII.
- (5) Este edicto, conocido por bastantes inscripciones latinas y griegas que, aunque fragmentarias, permiten una reconstrucción próxima a la totalidad, y prueban la gran difusión del mismo, «constituye un sistema coactivo perfecto, en el que la libre iniciativa individual quedaba sofocada. En relación con el liberalismo económico de la época clásica, este régimen ha sido reiteradamente calificado de socialismo de Estado y constituyó, sin duda alguna, la actuación más coherente (aun cuando poco inteligente) que desplegara el Estado en su intervención en la producción y distribución de la riqueza». ARANGIO-RUIZ, *Hist. del D. Rom.*, trad. españ. de Pelsmaeker, p. 384.
- (6) I. c., p. 57.
- (7) V. datos sobre ediciones y comentarios en ROSTOVITZEFF, *Hist. social y econ. del Imp. rom.*, trad. españ. de López Ballesteros. Madrid, 1937, cap. III, n. 6.
- (8) V. STUART JONES, *Companion to Roman History*. Oxford, 1912, pág. 155.
- (9) STUART JONES, *loc. cit.*, pág. 157.
- (10) V. ROSTOVITZEFF, *loc. cit.*, lám. XXVI, del tomo I.
- (11) Idem, lám. XLIX.
- (12) Idem, I, lám. XXVIII, y STUART JONES, *loc. cit.*, p. 323.
- (13) V. SERRA RAFOLS, *La vida en España en la época rom.* Barcelona, 1944, lám. 60, y la breve descripc. de la p. 280.
- (14) ROSTOVITZEFF, *loc. cit.*, II, lám. LXII.
- (15) Idem, I, lám. XXVI.
- (16) STUART JONES, *loc. cit.*, p. 323.
- (17) D., 14, 1, 12.

- (18) *De bell. Gall.*, V, I, 2 y 3.  
 (19) *Hech. de los Apóst.*, XXVII y XXVIII, 1-10.  
 (20) D., 45, 1, 122, 1. El texto llama a la actual Brindisi, *Bren-  
 testium*, transcripción del nombre griego, en vez del latino *Brundisium*.  
 (21) D., 50, 16, 242, pr. *Malum navis esse partem, artemonem  
 autem non esse Labeo ait, quia pleraeque naves sine malo inutiles  
 essent, ideoque pars navis habetur; artemo autem magis adiectamento  
 quam pars navis est.*  
 (22) *Navig.*, 9.  
 (23) *Fam.*, 14, 5, 1.  
 (24) *Nat. Hist.*, II, 128.  
 (25) D., 41, 3, 30, pr.  
 (26) D., 50, 16, 242.  
 (27) D., 5, 1, 76; D., *De legatis*, 1 (30), 24, 4; *eod.*, 3 (32, 88, 2;  
*eod.*, 88, 1.  
 (28) D., 21, 2, 36; D., 6, 1, 3, 1.  
 (29) D., 23, 7, 29; D., 21, 2, 44.  
 (30) C. Th., 13, 6, 7.  
 (31) *Subito nobis hodie Alexandrinae naves adparuerunt, quae  
 praemitti solent et nuntiare secururae classis adventum; tabellarias  
 vocant, gratus illarum Campaniae adpectus est omnis in pilis Puteo-  
 lorum turba consistit, et ex ipso genere velorum Alexandrinas quamvis  
 in magna turba navium intellegit.* Séneca, *Ep.*, 77, 1.  
 (32) D., 19, 2, 19, 7.  
 (33) D., 4, 9, 1, 2.  
 (34) D., 27, 1, 17, 6.  
 (35) D., 41, 1, 1, 15.  
 (36) D., 14, 1, 16.  
 (37) *Eod.*, 19.  
 (38) *Eod.*, 6.  
 (39) *Eod.*, 23.  
 (40) *Eod.*, 1, 1.  
 (41) *Eod.*, 1, 4.  
 (42) *Eod.*, 13.  
 (43) *Representación y «praepositio»*. Bol. Univ. de Santiago, 1941.  
 (44) D., 14, 3, 11, 2.  
 (45) *Eod.*, 12.  
 (46) D., 4, 9, 1, 2.  
 (47) HUVELIN, *loc. cit.*, p. 90.  
 (48) D., 47, 22, 4.  
 (49) V. STOECKLE, Art. «Navicularii», en *Real-Encycl. Pauly-Wissowa*.  
 (50) *Loc. cit.*, III, p. 593-7.  
 (51) V. DUFF, *loc. cit.*, p. 97.  
 (52) *Idem*, p. 149.  
 (53) D., 4, 9, 3, 1.  
 (54) D., 19, 2, 61 (64), 1.  
 (55) V. GARRIGUES, *Inst. de D. Merc.*, p. 543 ss.  
 (56) HUVELIN, *loc. cit.*, p. 90.  
 (57) D., 14, 2, 2, pr.  
 (58) ARANGIO-RUIZ, *Ist. di diritto rom.* (2.<sup>a</sup>), p. 317.  
 (59) *Zeitschr. der Sav.-Stift.*, XX, 136, Rom. Abt.  
 (60) *Storia e teoria del contr. di commodato nel diritto rom.*  
 (*Opere*, III, p. 167 ss.).  
 (61) *Zeitsch. der Sav.-Stift.*, XL, 206, Rom. Abt.  
 (62) *Loc. cit.*, p. 142 ss.  
 (63) D., 4, 9, 3, 1.  
 (64) D., 19, 5, 1, 1.  
 (65) Se han expuesto diversas razones explicativas de ello: Véa-  
 se GOLDSCHMIDT, *loc. cit.*, p. 60 ss., y HUVELIN, *loc. cit.*, p. 77 ss.  
 (66) Sobre el encuadramiento de la misma entre un término a  
 quo y un término ad quem, V. HUVELIN, *loc. cit.*, p. 156.  
 (67) V. TAUBENSCHLAG, *The Law of Greco-Roman Egypt in the  
 light of the papyri*. New-York, 1944, p. 287 ss.  
 (68) *Zeitsch. der Sav.-Stift.* (Rom. Abteil.), XIII, p. 403.

- (69) *Loc. cit.*, p. 153.  
 (70) Por ejemplo, la explicación de Ulpiano: «*hoc est, quam-  
 quaque rem, sive mercem receperim*» a las palabras del Edicto (*h. t.*,  
 I, 6); o la frase: «*res in navem recepta*», atribuida a Pomponio en  
*h. t.*, 3.  
 (71) V. JOERS-KUNKEL, *Der. priv. rom.*, trad. españ. de Prieto Cas-  
 tro, p. 343 y n. 3.  
 (72) D., 4, 9, 1, 3.  
 (73) D., *h. t.*, 1, 1.  
 (74) *Eod.*, 3, 1.  
 (75) D., 47, 5, 1, pr.  
 (76) V. el *Index* de LEVY, RABEL, etc.  
 (77) V. LENEL, *Ed. Perp.*, ed. francesa, p. 234. La fórmula, según  
 la reconstrucción de LENEL, sería así: «*Si paret in nave quam Ns. Ns.  
 tum exercebat, Nm. Nm. eumve quem Ns. Ns. eius navis navigandae  
 causa ibi tum habuit, Ao. Ao. damnum iniuria dedisse, qua de re  
 agitur, quanti ea res in eo anno plurimi fuit, tantam pecuniam du-  
 pliam iudex Nm. Nm. Ao. Ao. condemna, si non paret absolve*».  
 (78) V. D., *h. t.*, 4, pr. y 2, 3.  
 (79) *De imp. Cn. Pomp.*, 18, 54.  
 (80) XLIV, 23.  
 (81) D., 14, 2, 9.  
 (82) Solamente conocemos la *Lex Rhodia* a través de las fuen-  
 tes romanas. Y algunos pasajes del *Digesto* que hablan de ella están  
 muy retocados. V. información y bibliografía en BERGER, «*lactns*», en  
 la *Real-Encycl. Pauly-Wissowa*.  
 (83) El texto, alterado, compuesto acaso de trozos mal ensam-  
 blados, determina variantes de interpretación. V. el *Index Interpol-  
 ationum*, de LEVY-RABEL.  
 (84) Notas a la trad. ital. de GLÜCK (*Ausführliche Erläuterung der  
 Pandekten*), p. 46, n. q.  
 (85) *Loc. cit.*, p. 193 ss.  
 (86) En el cit. art. «Naviculari» de la *Real-Encycl. Pauly-Wissowa*.  
 (87) D., 48, 12, 2.  
 (88) Gayo, I (32; Ulpiano, Regl., III, 6.  
 (89) D., 50, 6, 6 (5), 4 y 5.  
 (90) C. Th., 13, 5, 14, 2; y 13, 6, 8.  
 (91) C. Th., 13, 5, 1.  
 (92) STOECKLE espiga de diversas constituciones del C. Th. las si-  
 guientes: *onus publicum; onus fiscale, species publicae, species fisca-  
 les, ad publicas necessitates expediendas, transactiones publicae, so-  
 lita munia, munus, functio, navicularia, junctio, navalis junctio, obse-  
 quium, onus, munus navicularii oneris*.  
 (93) C. Th., 13, 5, 10.  
 (94) ROSTOVITZEFF, *loc. cit.*, II, cap. VIII.  
 (95) C. Th., 14, 26, 1.  
 (96) C. Th., 13, 5, 8.  
 (97) C., 11, 23, 1.  
 (98) C. Th., 13, 5, 33.  
 (99) *Eod.*, 38.  
 (100) Edicto, XIII, 5.