

LOS *NAVICULARII HISPANIARUM* EN EL CONTEXTO DE LA DOCUMENTACIÓN LEGISLATIVA TARDOANTIGUA

JOSÉ LUIS CAÑIZAR PALACIOS
Universidad de Cádiz

RESUMEN: Como sucede con otros componentes de la Hispania tardoantigua, también en el caso de los *navicularii Hispaniarum* se hace obligado recurrir, ante la escasez de información, a datos de carácter genérico para reconstruir sus características principales. En cualquier modo, la documentación legislativa revela que se trata de un gremio que tuvo su periodo de protagonismo en tiempos de Constantino.

ABSTRACT: The scarces documents about the called *navicularii Hispaniarum*, force, like happens with another elements of Hispania in the Later Roman Empire, the study of generics data in order to analyse the principals characters of this guild. Anyway, the legislative information reveals that had certain protagonism during Constantine's kingdom.

Lo primero que ha de subrayarse al respecto es la parquedad de noticias, tanto literarias (y por ende legislativas) como arqueológicas, sobre el gremio de armadores hispanos que aparece descrito en la normativa tardoantigua como *navicularii Hispaniarum*. Ello motiva que, como acontece con otros aspectos alusivos al territorio de Hispania en época tardoantigua, para el análisis de este colectivo debamos recurrir a noticias de carácter general¹. En segundo lugar hemos de señalar que siendo en general el transporte por vía marítima o fluvial mucho más rápido y rentable que el practicado por vía terrestre, a primera vista sorprende que en el mundo romano no exista algún tipo de institución específica para este tipo de comercio y transporte similar a la vinculada con los desarrollados por vía terrestre y que desde los días de Augusto se identifican con el denominado *cursus publicus*², salvo, claro

¹ En tal circunstancia se hallarían igualmente elementos fundamentales en la integración y comunicación del territorio como serían las calzadas romanas. Al respecto J.L. Cañizar Palacios, "Consideraciones sobre aspectos jurídico-legislativos en relación con las vías públicas de Hispania durante la Antigüedad Tardía", *HAnt* XXIX, 2005, 225-236.

² Acerca de esta institución L. Di Paola, "Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus", *Pelorias* 5, Università degli Studi di Messina 1999.

está, el organigrama administrativo que se halla bajo la dirección del *praefectus praetorio*, o en su defecto del *praefectus annonae* (para el caso de Roma y Constantinópolis también puede contarse al *praefectus urbi*) y que además se erige en el canal más empleado para la prestación de los servicios anonarios ligados a los denominados *navicularii* o armadores ultramarinos³.

Así por ejemplo desde el punto de vista legislativo, en la principal codificación de normativa tardorromana, como es el *Codex Theodosianus*, poseemos un título dedicado por entero a la temática del *cursus publicus*: el título 5 del libro VIII bajo el epígrafe *De cursu publico angariis et parangariis*, con un total de 66 constituciones compiladas y emitidas entre el 22 de enero del año 315 (*CTh.* VIII,5,1 de Constantino) y el 2 de agosto del año 407 (*CTh.* VIII,5,66 de Teodosio II).

En cambio para el caso del transporte por vía marítima o fluvial únicamente podemos citar dentro de esta compilación de leyes el título 5 del libro XIII (*De naviculariis*) con 38 constituciones compiladas, y el título 6 del mismo libro (*De praediis naviculariorum*) con otras 10 constituciones. En estrecha relación con este asunto de los *navicularii*, también deben citarse dentro del libro XIII el título 7 (*De navibus non excusandis*) y el título 9 (*De naufragiis*), el primero de tan sólo dos constituciones y el segundo de seis leyes. En conjunto, por tanto, hablamos de un total de 56 constituciones imperiales, pero como decimos ninguna de ellas informa sobre la existencia de algún tipo de administración o institución similar al *cursus publicus* que agrupe toda la actividad derivada del tráfico y comercio marítimo, sino que en ellas se trata el asunto de la composición, deberes, derechos y en su caso privilegios de quienes lo practican, es decir los denominados *navicularii*, así como cuestiones anexas al mismo desarrollo del tráfico mercantil tales como por ejemplo los problemas y responsabilidades derivados de la pérdida de la carga tras un naufragio. Añádase a lo comentado que de las citadas 56 constituciones imperiales tan sólo dos aluden de modo específico a Hispania: a saber, *CTh.* XIII,5,4 y 8, fechadas respectivamente en los años 324 y 336.

Sí es cierto, desde otro punto de vista, que tanto la legislación alusiva al *cursus publicus* como esta otra relacionada con la prestación del servicio anonario por vía

³ De este modo estos principales protagonistas en el tráfico mercantil por vía marítima estarían bajo el control de prefectos del pretorio o de prefectos de la anona de África o Alejandría, a su vez dependientes de los prefectos del pretorio de Italia o de Oriente. Sobre el organigrama administrativo de esta actividad mercantil vinculada con el servicio anonario, B. Sirks, *Food for Rome. The legal structure of the transportations and processing of supplies for the imperial distributions in Roma and Constantinople*, 1991; H. Pavis D'Escurac, *La prefecture de l'annone service administrative imperial d'Auguste à Constantin*, École Française de Rome, Rome 1976, 43-152; A.H.M. Jones, *The Later Roman Empire 284-602. A social economic and administrative survey*, vol. II, Oxford, 1973, 827.

marítima, muestran como elementos en común que en ambos casos se pretende 1) evitar un abuso en su utilización y 2) garantizar su correcto funcionamiento⁴.

En cuanto a la producción legislativa posterior, en el caso de las *Novellae* postteodosianas, pudiera citarse para el tráfico mercantil por vía marítima la única constitución incluida en el título 8 de las novelas de Teodosio II (*De navibus ultra duorum milium modiorum capacitatem non excusandis*) datada en el año 439 y la novela 28 de Valentiniano III (*De naviculariis amnicis*) fechada en el año 449. Alguna relación también puede presentar la constitución recogida en la novela 9 de Valentiniano III del año 440 (*De reddito iure armorum*).

Respecto a la jurisprudencia anterior que localizamos en el *Digesto* digamos que son escasas y fragmentarias las referencias a la cuestión del tráfico y comercio mercantil. En todo caso pueden citarse las que hallamos dentro del libro 43 en los títulos 12 (*De fluminibus. Ne quid in flumine publico ripave eius fiat, quo peius navigetur*), 13 (*Ne quid in flumine publico fiat, quo aliter aqua fluat, atque uti priore aestate fluxit*), 14 (*In flumine publico navigare liceat*) y 15 (*De ripa munienda*). E igualmente pueden citarse las incluidas dentro del libro 47 en los títulos 5 (*Furti adversus nautas caupones stabularios*), 9 (*De incendio ruina naufragio rate nave expugnata*) y 22 (*De collegiis et corporibus*). También de interés resultan algunas noticias incluidas en el título 5 del libro 50 (*De vacatione et excusatione munerum*) relativas a los fabricantes de naves marítimas para el abastecimiento de Roma, y las presentes en el título 6 del citado libro 50 (*De iure immunitatis*) y que aluden a los comerciantes marítimos.

En suma, aun cuando el volumen de normativa relativa a la cuestión que nos ocupa sea insuficiente, al menos sí puede afirmarse que a lo largo del tiempo ha existido una evidente y lógica preocupación por parte de los legisladores romanos por el asunto del tráfico mercantil desarrollado por vía marítima o fluvial, máxime si tenemos en consideración, como es sabido, que el Mediterráneo era la principal arteria mercantil del mundo romano, y dándose además la circunstancia de que Roma era la única estructura de poder político que asumía su control⁵, si bien sea cierto que en la administración del mundo romano del periodo que nos ocupa

⁴ Así sucede por ejemplo en el caso de la normativa vinculada al *cursus publicus* en *CTh.* VIII,5,5,6,7,8... Otro tanto de lo mismo acontece en la relacionada con los *navicularii*, como *CTh.* XIII,5,9,17,19... Como dato puramente anecdótico subrayemos que curiosamente una y otra normativa se incluye, en cada uno de los libros en los que se localiza, en el título 5: exactamente *CTh.* VIII,5 para el *cursus publicus* y *CTh.* XIII,5, para los *navicularii*.

⁵ En relación con ello téngase presente que el mundo romano desconoció terminología alguna que delimitase áreas de influencia en el mar (por ejemplo el concepto de “aguas territoriales”), dado que toda la cuenca mediterránea estaba bajo su control. Por ello no fue tampoco necesario afirmar la soberanía sobre este espacio ante ningún otro estado. En relación con ello G. Vismara, “Il diritto del mare”, *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, *XXV Settimane di Studio del Centro di Studi sull'Alto Medioevo*, Spoleto 14-20 aprile 1977, Spoleto, 1978, 689-730.

hallamos la existencia de dos zonas diferenciadas (*pars Occidentis* y *pars Orientis*), aún cuando se mantuviera en un plano teórico la apariencia de la unidad territorial⁶. Consecuencia de ello es, en el ámbito de la actividad mercantil por vía marítima y relacionada con la prestación del servicio anónimo, la aparición en escena de diferentes grupos de *navicularii*, cada uno de ellos vinculado a distintas esferas de control y administración⁷, estando uno ligado al territorio de Hispania.

En todo caso, y en una muestra de la importancia que se otorgaba al comercio por vía marítima, no es de extrañar que en una disposición del jurista Ulpiano recogida en el *Digesto*, se declare que es de gran utilidad pública la actividad que desarrollan las naves (*Dig.* 14,1,1,20). De otro lado dicha preocupación por esta actividad se mantiene en tiempos tardoantiguos, manifestándose desde al menos la época de Constantino, ya que de las 38 constituciones recogidas en el título 5 del libro XIII del *Teodosiano* relativas a los *navicularii*, 8 se fechan en su reinado. Pero al mismo tiempo puede observarse, como hemos resaltado, que el imperio no se dotó de una institución específica que regulase y organizase este asunto, a diferencia de lo que con el *cursus publicus* sucede en el caso de la actividad mercantil practicada por vía terrestre.

¿Cómo explicar tan llamativa circunstancia? En este sentido se ha indicado la posibilidad de que determinados funcionarios con competencias en el *cursus publicus*, caso por ejemplo de los denominados *curiosi*, tuvieran igualmente algún tipo de control sobre la actividad realizada por vía marítima⁸. De otra parte el sistema de posta romano ligado a la institución del *cursus publicus* en buena lógica debió utilizar y aprovechar igualmente las naves para, entre otras cosas, transmitir los comunicados imperiales. Súmese finalmente a lo dicho que la *inscriptio* de las constituciones vinculadas al *cursus publicus* muestra como uno de los principales destinatarios al *praefectus praetorio*, autoridad que, como seguidamente veremos, es también la principal destinataria de la legislación vinculada a los *navicularii* y al tráfico

⁶ Sobre la existencia de dos órganos legisladores en el territorio tardorromano, M.A. De Dominicis, "Il problema dei rapporti burocratico legislativo tra "Occidente ed Oriente" nel basso impero romano alla luce delle inscriptiones e subscriptiones delle costituzioni imperiali", *RIL* 87, 1954, 329-487; J.R. Palanque, "Collegialité et partages dans l'Empire Romain aux IVe et Ve siècles", *REA* 44, 1946, 280-298.

⁷ De hecho incluso ha sido últimamente interpretada esta circunstancia como un reflejo más de la existencia en época tardorromana de una regionalización del mundo mediterráneo (F.J. Lomas Salomonte, "De la situación económica en el siglo III y de los navicularios según las constituciones imperiales", *Actas del Congreso Internacional CETARIAE 2005. Salsas y salazones de pescado en Occidente durante la Antigüedad, Cádiz del 7 al 9 de noviembre de 2005*, BAR Internacional Series 1686, Oxford, 2007, 533-538.

⁸ L. Di Paola, *Per la storia degli "occhi del re". I servizi ispettivi nella Tarda Antichità*, Pelorias 12, Università degli Studi di Messina, 2005, 14 y 40-44, donde al comentarse el contenido de las constituciones *CTh.* VI,29,8-10 se revela efectivamente la existencia de competencias de miembros de los *agentes in rebus*, como sería el caso de los *curiosi*, en el control del tráfico mercantil por vía marítima.

mercantil por vía marítima⁹. En función de ello pudiera pensarse en la implicación efectiva de oficiales del *cursus publicus*, como serían estos inspectores o *curiosi*, en el servicio administrativo de la anona y con una misión de control y vigilancia que garantizase su correcto funcionamiento a fin de evitar la existencia de fraudes¹⁰.

De otra parte de las citadas 56 constituciones vinculadas al transporte y navegación marítimas recogidas en el *Teodosiano*, tan sólo 5 tienen por destinatario al *praefectus annonae* (además dos de ellas precisan que se trata del *praefectus annonae Africae*), siendo en cambio 22 las dirigidas al *praefectus praetorio*, dato éste que confirmaría de un lado la amplitud de competencias adquiridas por este funcionario y de otro que ya que aparece como el principal destinatario de la legislación vinculada al tráfico mercantil, es patente que se erige en su principal responsable. Por lo demás el resto de estas constituciones revelan como destinatarios a los siguientes: *praefectus urbi* (7 leyes), *proconsul Africae* (4 leyes), *navicularii per Africam* (3 leyes), *vicarius Africae* (2 leyes), *provinciales Africae* (2 leyes), *praefectus Augustalis* (2 leyes), *senatus et populus* (2 leyes), *corpus naviculariorum* (1 ley), *navicularii Orientis* (1 ley), *navicularii Africani* (1 ley), *comes Hispaniarum* (1 ley), *vicarius urbis Romae* (1 ley) y *comes ordinis primis* (1 ley), a los que habría añadir la existencia de un *decretum naviculariorum*.

Compleja, por otra parte, resulta la tarea de definir de modo correcto y exacto lo que en las fuentes documentales, como sería el caso de la información jurídica, aparece bajo la denominación de *navicularius*. Pese a ello puede afirmarse genéricamente que se trata de un armador que presta un servicio al estado romano y que a cambio recibe un pago que puede medirse en la obtención de privilegios y ventajas fiscales¹¹. Tal servicio, como se ha destacado¹², consistiría no sólo en el abastecimiento de grano a Roma (y luego también a Constantinópolis), sino también en el suministro de otros productos estimados necesarios y tendentes a su almacenamiento para, por ejemplo, asegurar el abastecimiento al ejército.

⁹ En concreto de las 66 constituciones incluidas en el título 5 de libro VIII (*De cursu publico*), bastante más de la mitad, exactamente 38, se dirigen al *praefectus praetorio*.

¹⁰ Sobre control de puertos y costas y la intervención en ello de los *curiosi*, L. Di Paola, *op.cit.* (*Per la storia...*), 51-60 y 72-81.

¹¹ Una definición del término la hallamos en *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, tome IV, Daremberg Ch.-Saglio Edm. eds., Graz 1969, 20-24. En general sobre los *navicularii* L. De Salvo, *Economia privata e pubblici servizi nell'Impero romano. I 'corpora naviculariorum'*, Messina, 1992; F.M. De Robertis, *Il fenomeno associativo nel mondo romano. Dai collegi della repubblica alle corporazioni del basso impero*, Roma, 1981, 211-213; J.-P. Waltzing, *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, tome II, New York, 1979.

¹² J.M. Remesal Rodríguez, *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Madrid, 1986, 81-89.

Hasta aquí la exposición genérica del asunto de los *navicularii*. Si centramos la cuestión en el territorio de Hispania, de las fuentes legislativas anteriormente citadas difícilmente las novelas post-teodosianas revelarían noticias sobre la administración romana en este territorio dado que con motivo de la penetración de suevos, vándalos y alanos en el año 409 Hispania escapa al control romano, excepción hecha de la Tarraconense¹³. Téngase presente además que, aun cuando tras esa fecha esta zona permanezca bajo control romano, ha de presuponerse que no es precisamente en esta provincia donde habitualmente se ubicaría la presencia de los *navicularii Hispaniarum*, y ello pese a que conozcamos la existencia de comerciantes de procedencia oriental en distintos puntos del territorio peninsular, y no sólo en la Bética, durante los ss. V-VII d.C. así como de relaciones mercantiles de por ejemplo *Tarraco* con Italia, África e incluso Oriente entre los ss. III-VI d.C.¹⁴, circunstancia que pudiera hacernos pensar en la presencia de *navicularii* en distintas zonas peninsulares.

No obstante lo cierto es que las constituciones constantinianas de la codificación de Teodosio II que aluden al territorio hispano, más bien han de ponerse en relación con el mediodía peninsular. Varias son las razones. En este sentido destáquese que en el conjunto de esta compilación de leyes únicamente resultan citadas localidades hispanas ubicadas en la Bética. Concretamente *Castulo*, *Hispalis* y *Corduba* resultan mencionadas en la *subscriptio* de tres constituciones imperiales: *CTh.* IX,1,1 (*accepta* en *Corduba* y emitida por Constantino en *Serdica* el año 316), *CTh.* XI,9,1 (*proposita* en *Castulo* y emitida por Constantino el año 323) y finalmente *CTh.* III,5,6 (*accepta* en *Hispalis* y emitida por Constantino en Constantinópolis el año 336). A estas constituciones pudieran añadirse otras dos leyes constantinianas: *CTh.* VIII,18,3 y XII,1,4. En este sentido en opinión de Godofredo, la primera de ellas fechada en el año 334 y en cuyo encabezamiento hallamos al *comes Hispaniarum* Severus, también resultó *proposita* en *Corduba* si bien no se aluda a ella en la *subscriptio* de la ley¹⁵. Otro tanto de lo mismo opina en el caso de *CTh.* XII,1,4 fechada en el año 317 e igualmente destinada a un *comes Hispaniarum*, en este caso de nombre Octavianus¹⁶. Precisamente es la condición de *comes Hispaniarum* de ambos destinatarios lo que llevaría a considerar a *Corduba* como lugar de recepción de estas constituciones ya que fue la sede de este alto cargo por su condición de capital de la provincia y residencia también del gobernador provincial¹⁷.

¹³ Acerca del contexto histórico relacionado con la entrada de contingentes poblacionales bárbaros en la Península Ibérica, L.A. García Moreno, *Historia de España visigoda*, Cátedra, Madrid, 1998, 29-49.

¹⁴ L.A. García Moreno, "Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica ss. V-VII d.C.", *Habis* 3, 1972, 127-154.

¹⁵ *Codex Theodosianus cum perpetuis commentariis Iacobi Gothofredi*, vol. II, Lipsiae, 1736, 687-689.

¹⁶ *Idem*, vol. IV, 364-365.

¹⁷ Sobre la organización político-administrativa de la Hispania bajoimperial F.J. Lomas Salmonte, "El marco político-administrativo: de la provincia a la Diócesis", *La Hispania del siglo IV. Adminis-*

Se trata en cualquier circunstancia de tres lugares que además se hallan en estrecha relación con una corriente fluvial y navegable como es el Guadalquivir, y en consecuencia son lugares aptos y adecuados para el desarrollo de la actividad mercantil que practican diversos comerciantes entre los cuales deben contarse los *navicularii*¹⁸. Más aún, en el análisis del material anfórico recogido en el Monte Testaccio y vinculado a la producción y comercio de aceite, sobresale el nombre de localidades de la Bética como *Hispalis* y *Corduba*, que como vemos son mencionadas en el pie de las citadas constituciones imperiales¹⁹, si bien sea cierto que la datación del material depositado en esta colina artificial localizada en la ribera del río Tiber no vaya más allá del siglo III d.C., más exactamente hasta el reinado de Galieno (253-268)²⁰.

Sea como fuere todo parece indicar que la existencia de un *corpus naviculariorum* en el territorio de Hispania, ha de ponerse en relación con el sur peninsular, más exactamente con la Bética, región que además en tiempos bajoimperiales pasaría por ser la de más alto desarrollo político, económico y social de Hispania²¹. Además siendo como es misión de los *navicularii* garantizar el suministro a Roma, y luego también a Constantinópolis, de productos como el grano o el aceite, no es extraño que los gremios que agrupan a estas gentes se ubiquen en regiones tradicionalmente frumentarias y olivareras, como sería el caso de la Bética.

En el mismo sentido debe subrayarse que cuando no era posible el envío de grano africano para el abastecimiento de Roma, se utilizaba de manera excepcional el procedente de otras regiones, entre ellas Hispania²². De hecho alguna que otra fuente de información literaria de la época identifica ambas regiones con zonas ricas, caso de Lactancio, quien en su *De mortibus persecutorum* las define con el término *opulentissimas* (*De mort. pers.* VIII), o caso también del anónimo autor de la *Expositio totius*

tración, economía, sociedad, cristianización, R. Teja ed., Bari, 2002, 19-40; J. Arce, *El último siglo de la España romana: 284-409*, Madrid, 1982, 31-62.

¹⁸ Si compleja resulta la definición precisa de *navicularius*, otro tanto cabe decir de otros comerciantes que pudieran tener protagonismo en las relaciones mercantiles desarrolladas por vía fluvial y marítima, tales como *mercatores, negotiatores, nautae, diffusores*... Al respecto J.M. Remesal Rodríguez, “*L. Marius Phoebus mercator olei Hispaniae ex provincia Baetica*. Consideraciones en torno a los términos *mercator, negotiator* y *diffusor olearius ex Baetica*”, *Epigraphai Miscellanea, Epigrafía in onore di Lidio Gasperini*, Roma, 2002, 781-797; G. García Brosa, “*Mercatores y negotiatores: ¿simples comerciantes?*”, *Pyrenae* 30, 1999, 173-190.

¹⁹ L. De Salvo, *op.cit.*, 183-224.

²⁰ Esta datación se ha interpretado, por lo demás, como signo de la interrupción de las exportaciones béticas de aceite hacia Roma, aunque tal argumento ha sido rebatido (J.M. Remesal Rodríguez, “El aceite bético durante el Bajo Imperio”, *Arte, sociedad, economía y religión durante el Bajo Imperio y la Antigüedad Tardía, Antigüedad y Cristianismo VIII*, Murcia 1991, 355-361).

²¹ J.M. Gómez Fernández, “Estado y distribución del poblamiento en la Hispania del siglo IV d.C.”, *HAnt XXIII*, 1999, 331-353; F.J. García de Castro, *Sociedad y Poblamiento en la Hispania del siglo IV*, Valladolid, 1995, 201.

²² G. Rickman, *The corn Supply of ancient Rome*, Oxford, 1980, 107-108 y 201.

mundi et gentium, quien considera que África es un territorio rico en todas las cosas (*Expositio* 61), indicando casi lo mismo respecto a Hispania, de la que afirma primero que se trata de una tierra grande y rica y provista de todos los bienes, para más adelante precisar que es una tierra considerada por muchos como pobre (*Expositio* 59). Finalmente añádate a lo comentado que el protagonismo que igualmente adquiere el Norte de África en la prestación del servicio anónimo pudo influir también de manera positiva en la actividad comercial de la zona costera del sur peninsular y por ende en la de comerciantes asentados en él como los *navicularii*²³.

En cuanto al contenido de la legislación constantiniana alusiva a los *navicularii* de Hispania, esto es *CTh.* XIII,5,4 y 8, digamos que de todos es conocido que en ella principalmente se otorgan ciertos privilegios a los navieros hispanos, si bien sea cierto que no sean los únicos en beneficiarse de ellos, tal y como atestiguan otras constituciones de la compilación teodosiana²⁴. De otra parte, como también se ha resaltado, en ambas constituciones sobresale la diferente terminología empleada en relación al territorio de Hispania, ya que en el primer caso (*CTh.* XIII,5,4) se emplea el singular y en el segundo (*CTh.* XIII,5,8) el plural, cuestión que se explica identificando en la primera constitución el término “Hispania” únicamente con un punto geográfico. Tal argumento se emplea para considerar que en concreto esta ley no se refiere a la existencia de un gremio de armadores hispanos, sino en general a cualquier naviero que arribase al litoral de Hispania o partiese de él en dirección a Roma. En cuanto a la segunda constitución, el uso del plural sí quedaría relacionado directamente con la existencia de un grupo de *navicularii* hispanos²⁵.

De otra parte cabe la posibilidad de que los navieros hispanos fueran al mismo tiempo propietarios de las tierras de donde obtenían los productos que luego transportaban²⁶, de modo que como sus homónimos occidentales debieran ponerse en

²³ Acerca de la intensidad del comercio africano con Hispania J.M^a Blázquez Martínez, “El comercio de cerámicas del Norte de África y del Oriente con Hispania en la Antigüedad Tardía”, *Estudios sobre el Monte Testaccio (Roma) III*, Col.lecciò Instrumenta 14, Barcelona, 2003, 567-618. En cualquier circunstancia téngase en cuenta que ciertamente la zona del Norte de África que cobra protagonismo en este suministro de grano a Roma no es precisamente la que geográficamente se halla más próxima al territorio peninsular, caso por ejemplo de la Byzacena. De cualquier modo cierto es que el anónimo autor de la *Expositio totius mundi et gentium* alaba la abundancia de grano de una zona africana cercana al sur peninsular como es Mauritania (*Expositio* 60).

²⁴ Tal es el caso de *CTh.* XIII,5,7 y 14 alusivas a *navicularii* orientales y de Alejandría, atribuible la primera de ellas a Constantino y la segunda a Valente y de *CTh.* XIII,5,10,14,24,30 y 36 en referencia a los africanos y concretamente atribuibles a Valentiniano I (XIII,5,10), Valente (XIII,5,14) y Honorio (XIII,5,24,30 y 36).

²⁵ Sobre el particular S. Perea Yébenes, “Los *navicularii Hispaniarum* y la prefectura Urbis en el siglo IV”, *Hispania romana y el Norte de África. Ejército, Sociedad, Economía*, Sevilla, 2003, 85-100 (92-93).

²⁶ R. Teja, “Economía y Sociedad en el Bajo Imperio”, *Historia de España Antigua, II: Hispania Romana*, Madrid, 1985, 537-587 (575).

relación con la posesión de amplios bienes inmobiliarios²⁷. Ciertamente tal circunstancia no sería extraña si tenemos en consideración el contenido de algunas de las leyes que aluden a los *navicularii*, aunque desafortunadamente entre ellas no podamos contar las dos únicas relativas a Hispania. Es decir, una vez más nos vemos obligados a aludir a normativa que pudiera tener un carácter general para perfilar las características de estos armadores ultramarinos hispanos.

Ante todo indiquemos que se trata de normativa que alude tanto a los *navicularii* que desarrollan su labor en el Occidente romano como a aquellos otros que la desempeñan en la *pars Orientis*. Desde este punto de vista señálese que ya en *CTh.* XIII,5,3 dirigida al prefecto de la anona Amabiliano y fechada en el año 319, el emperador Constantino alude a la existencia de patrimonios, ha de pensarse que inmobiliarios, ligados a los *navicularii*. Igualmente *CTh.* XIII,5,5 y XV,14,4 del año 326 y por tanto también normativa constantiniana, vuelve a mostrar que en efecto los *navicularii* poseen patrimonios inmobiliarios. En el primer caso (*CTh.* XIII,5,5) se trata de una medida que libera a los armadores ultramarinos de determinadas cargas, determinándose que conserven íntegros sus patrimonios. Por su parte en *CTh.* XV,14,4 de nuevo hallamos referencia a los *navicularii* como individuos que gozan de importantes patrimonios: exactamente la ley es una medida que pretende derogar normativa establecida en su momento por Licinio, quien habría arrebatado el status senatorial a determinados individuos que fueron asignados a las labores propias de *navicularii* y que reclamarían ahora recuperar su posición social.

En relación con esta última ley, signifiquemos que para Licinio no fue impedimento alguno otorgar a personas de orden senatorial labores que tradicionalmente les estaban vedadas, al contrario probablemente ello fuera un modo de degradarlos²⁸. No obstante cierto es que en el futuro, llegado el caso, no habrá tampoco inconveniente en confiar esta actividad a individuos de alto status, tal y como muestra por ejemplo una ley del emperador Valente fechada en el año 371 (*CTh.* XIII,5,14) y en la que se ordena que ante la falta de armadores orientales, se complete el *corpus naviculariorum* de Oriente incluso con senadores. La ley, de otra parte, vuelve a mostrar a los *navicularii* como individuos que gozan de importantes posesiones²⁹.

²⁷ L. Cracco-Ruggini, "Le associazioni professionali nel mondo romano-bizantino", *Artigianato e tecnica nella società dell'Alto Medioevo Occidentale, XVIII Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 2-8 aprile 1970*, Spoleto, 1971, 59-194 (155).

²⁸ Desde este punto de vista no olvidemos que en la jurisprudencia recogida en el *Digesto* se declara que a los senadores se les prohíbe la posesión de naves (*Dig.* 50,5,3).

²⁹ Esta condición de terratenientes de los *navicularii* se vislumbraría ya en la jurisprudencia recogida en el *Digesto*, ya que al referirse a los transportistas marítimos que suministran a Roma y a los privilegios e inmunidades fiscales que disfrutaban, se indica que para beneficiarse de ellos se debe tener invertida la mayor parte de la fortuna en el negocio del transporte marítimo (*Dig.* 50,6,6,8). Es decir, era posible la posesión de otros recursos además de los que generaba la actividad como armadores de

Teniendo en cuenta todo lo dicho es evidente además que la labor de *navicularii* no se circunscribe a un grupo social concreto, sino que puede ser desarrollada, tal y como deja clara la normativa, por individuos tanto de alto como de inferior status³⁰. Más aún, si al decir de las constituciones imperiales se trata de personas que cuentan con importantes patrimonios inmobiliarios, forzosamente hemos de suponer que poseen cierta consideración, cuando no rango, social. En relación con ello en su mayoría los miembros de los *corpora naviculariorum* serían individuos ricos lo cual les granjearía un determinado trato y consideración por el poder imperial³¹, circunstancia que les haría diferentes a otros gremios³². Resultado último y reflejo de todo ello sería la cantidad de leyes (56) que les mencionan.

Por consiguiente, y trasladando el asunto a los *navicularii Hispaniarum*, a la vista de lo anteriormente comentado debiera suponerseles una procedencia social relevante: no en balde equipar y/o reparar una nave debía ser una tarea ardua y costosa y por consiguiente exigiría ciertos recursos económicos. En cualquier caso,

naves. De hecho se advierte en esta jurisprudencia que algunos ricos, a fin de evitar cargas municipales, adquieren naves (*Dig.* 50,6,6,8). Tales circunstancias de nuevo mostrarían igualmente la posibilidad de disfrutar a un tiempo de la posesión de bienes inmobiliarios y poseer la condición de transportista ultramarino.

³⁰ Así por ejemplo si en *CTh.* XIII,5,5 del 326 se habla de *navicularii* ligados a grupos sociales como plebeyos, curiales o de rango superior (sin precisarse cuál), en *CTh.* XIII,5,14 del 371 se mencionan también como miembros del gremio a funcionarios imperiales (*primipilarii*), *vires honorarii* e incluso senadores. Por su parte *CTh.* XIII,5,16 del año 380 confirma que los miembros de los *corpora naviculariorum* reciben la dignidad del orden ecuestre. En fin, lo dicho en *CTh.* XIII,5,17 datada en el 386, confirma sin lugar a dudas que a esta misión se dedican gentes de distinto status y dignitas, ya que principia la constitución recordando que todos los *navicularii*, sin distinción de *locus vel dignitas*, son relevados de todos los *onera et munera et conlationes et oblationes*.

³¹ F.J. Lomas Salmonte, *op.cit.* (“De la situación económica...”), 535.

³² De otra parte esta impresión quedaría confirmada por la inexistencia, a diferencia de otros *corpora*, de testimonios que nos remitan a *patroni* vinculados con el *corpus naviculariorum*, lo que se ha interpretado como un rasgo de que no era necesaria para el corpus la presencia de alguien de elevada categoría que tutelase o velase por sus intereses (L. Cracco-Ruggini, *op.cit.*, 157).

Además si se compara su situación con la de otras asociaciones de profesionales, caso por ejemplo de los *pistores*, se observa de un lado que a los senadores se les prohíbe la adquisición de propiedades de este tipo de gentes lo que pudiera indicar que es incompatible el rango senatorial con el ejercicio de esta profesión (*CTh.* XIV,3,3 del año 364), si bien sea cierto que también tenemos muestras en la legislación de la alusión a *pistores* que alcanzan esta dignidad (*CTh.* XIV,3,4 del año 364). De otra parte el volumen de leyes que les mencionan es bastante inferior al que tiene como referente a los *navicularii*: en total, 21 de las 22 constituciones localizadas en el título 3 (*De pistoibus et catabolensibus*) del libro XIV.

En relación con ello se ha afirmado igualmente que esta normativa alude en exclusiva a los *pistores* de Roma y Constantinópolis (A. Visconti, “Sul collegium pistorum e sulla politica annonaria del Basso Impero”, *RIL* 68, 1935, 743-768; *Idem*, “Il collegium pistorum nelle fonti giuridiche romane e medievale”, *RIL* 64, 193, 517-534). De ser así la normativa ligada a los *navicularii* ofrecería por tanto un carácter más amplio.

habida cuenta de la parquedad de noticias sobre ellos, lo que debe igualmente ponerse en relación con la marginalidad del territorio de Hispania en tiempos tardo-romanos³³, de lo que no cabe duda es que en general la documentación legislativa parece indicar que durante el s. IV d.C. no gozaron de gran protagonismo, excepción hecha de la época de Constantino, dado que, como hemos visto, de las 8 constituciones que se emiten en su reinado en relación con los *navicularii*, 2 aluden al territorio hispano³⁴. Por lo demás este dato viene también a coincidir con el único momento en el que mayor número de constituciones imperiales compiladas en el *Teodosiano* muestran algún tipo de relación con el territorio de Hispania, ya que de aproximadamente una treintena de constituciones relacionadas con ella, 12 se datan en tiempos de este emperador³⁵.

Otro dato a considerar sería que la primera de estas constituciones (*CTh.* XIII,5,4 del 324 y emitida en Tesalónica) se fecha instantes antes de que se desate el conflicto armado entre Constantino y Licinio, mientras que la segunda (*CTh.* XIII,5,8 del 336) lo hace cuando Constantino queda como único *Augustus* del mundo romano. Ello revela que para Constantino este gremio y su actividad mercantil fueron de interés y tuvieron relevancia tanto antes como después de quedar como único emperador romano, o lo que es lo mismo, tanto antes como después de la fundación de Constantinópolis y por ende de su definitivo traslado a la zona oriental del mundo romano. Es más, se ha especulado incluso con la posibilidad de que en el conflicto armado contra Licinio, Constantino usara como base de operaciones navales a Tesalónica y recurriera para ello, además de a naves de guerra, a naves destinadas al comercio, contándose entre ellas algunas procedentes de Hispania, en cuyo caso estaríamos hablando de tal vez las pertenecientes a *navicularii Hispaniarum*³⁶.

³³ Tal circunstancia queda confirmada a la vista del volumen de documentación legislativa alusiva al territorio de Hispania en época tardorromana (J.L. Cañizar Palacios, "Alusiones a Hispania en el *Código Teodosiano*", *Polis* 14, 2002, 79-96).

³⁴ El polo opuesto a esta situación parece encarnarse durante el s. IV en los *navicularii* del Norte de África dada su relevancia en el abastecimiento de alimentos a Roma, tal y como denotan diversas constituciones del *Teodosiano* (*CTh.* XIII,5,10 y 12 de los años 364 y 369; XIII,6,3,4,6, y 7 fechadas en los años 367 y 375; y XIII,9,2,3 y 6 de los años 372, 380 y 412, respectivamente). De hecho es el territorio de África el protagonista en el encabezamiento de 14 constituciones imperiales, sobre un total de 56, vinculadas con la actividad mercantil vía marítima (concretamente se trata de constituciones dirigidas a provinciales africanos, *navicularii* y funcionarios con actividad y competencias en África, tales como *proconsul Africae*, *praefectus annonae Africae* y *vicarius Africae*). Esta circunstancia debe ponerse en estrecha relación con la prosperidad de la zona. Al respecto J.H.W.G. Liebeschuetz, *The Decline and Fall of the Roman City*, Oxford U. Press, New York, 2001, 401-416; Cl. Lepelletier, *Les cités de l'Afrique romaine au Bas-Empire. I. La permanence d'une histoire municipale*, Paris, 1979, 29-36 y 409-414.

³⁵ J.L. Cañizar Palacios, *op.cit.* ("Alusiones a Hispania ..."), 92-95.

³⁶ S. Perea Yébenes, *op. cit.*, 97-98.

Añádase a lo dicho que en el caso de *CTh.* XIII,5,4, se hace una explícita alusión a la llegada de estos *navicularii* al puerto de la ciudad de Roma. La mera mención a la exención de cargas aludidas en la constitución imperial y de las que se benefician los integrantes de este *corpus* muestra de una parte que son importantes en el abastecimiento de Roma y de otra que la zona de la que proceden (bien Hispania o bien el Norte de África) juega un sobresaliente papel en el servicio anónimo de la ciudad.

Tal importancia se mantiene en el futuro, ya que en el caso de *CTh.* XIII,5,8 persiste la concesión de privilegios, siendo incluso más evidente en el caso de esta constitución el peso específico de los *navicularii Hispaniarum*, ya que a diferencia de la ley anterior, en esta oportunidad recordemos que sí se les cita expresamente y que además la autoridad a la que va destinada es un relevante cargo de Hispania: Severus, *comes Hispaniarum*. Súmese a lo dicho que para que los miembros de este *corpus* puedan cumplir sin problema alguno su cometido oficial, se dictamina además en la ley que no sean retenidos en ninguna parte y que tampoco sean desviados de sus rutas (en concreto se señala que no sufran retrasos).

Con independencia de lo dicho, en el caso de *CTh.* XIII,5,5 fechada en el año 326 puede observarse además una alusión a parte del sistema relativo al control de la actividad de los *navicularii*, ya que en la ley se menciona, y por ese orden, a funcionarios como *custodes litorum*, *praepositi*, *exactores*, *decuriones*, *rationales* y *iudices*. Todos y cada uno de ellos debieran velar en buena lógica por el correcto cumplimiento de lo dictaminado en la constitución imperial, en la que además se decreta la pena capital para quienes violen lo dispuesto en la ley. Este dato, aunque la ley no tenga como referente a los *navicularii* de Hispania, reforzaría la impresión de la importancia que Constantino confiere a este conjunto de empresarios marítimos hispanos³⁷.

De otra parte son doce los años que separan a una y otra constitución (*CTh.* XIII,5,4 y 8), por lo que pudiera pensarse que más concretamente se sitúa en ese arco cronológico de tiempo el momento de mayor protagonismo de los *navicularii* vinculados al territorio de Hispania en época bajoimperial. En efecto, pasado este reinado, impera en cambio, tanto en la documentación legislativa como en otros tipos de fuentes, el silencio en referencia a este gremio de armadores, lo cual quizá hemos de relacionar con una pérdida de relevancia en la actividad marítima y comercial de la zona en beneficio de otros puntos del territorio romano.

³⁷ De hecho la normativa fechada en el año 323 decretaba esta pena para aquellos que conspirasen con los bárbaros (*CTh.* VII,1,1 del 323 –en este caso se ordena que los culpables fuesen quemados vivos-) y para los que en tiempos de guerra abandonasen sus puestos. Es decir, con delitos que estarían muy cercanos a lo que pudiera estimarse como traición a Roma.

Pese a todo, y como se ha destacado³⁸, esta situación tampoco sorprende si tenemos en cuenta que progresivamente a lo largo del s. IV d.C. el eje económico y la circulación de mercancías tiende a trasladarse de la zona occidental a la oriental del Mediterráneo, circunstancia que sin embargo no es óbice para que la actividad marítima se mantenga³⁹.

De cualquier modo este silencio documental no deja de ser altamente significativo si se tiene presente que a partir de la fundación de Constantinópolis, Roma debió recurrir en exclusiva al occidente mediterráneo para cubrir sus necesidades, incluidas las anonarias, dado que la nueva capital oriental acapara ahora un lugar tradicionalmente ligado al abastecimiento de la capital del Tiber como era la zona de Egipto⁴⁰. Así si en materia del tráfico mercantil es lógica una progresiva desconexión del sur peninsular con respecto a los *Augusti* tardorromanos orientales en justa correspondencia con la progresiva distinción de dos *partes imperii* cada una de ellas con una capital definida que había de ser abastecida, por el contrario es bastante más llamativo que también se produzca este alejamiento del territorio hispano con respecto a los emperadores occidentales, tal y como se deduce de la información legislativa. Dicho de otro modo, si la fundación de Constantinópolis eliminaba una importante región frumentaria para el abastecimiento de Roma, en principio quizá cabría esperar que la ciudad del Tiber recurriera en tiempos tardorromanos con más frecuencia a regiones secundarias como Hispania. No fue así, sino que aumenta la dependencia respecto al Norte de África, lugar tradicional de suministro de grano y aceite a Roma y a la propia Italia. La documentación legislativa disponible, en la que como hemos señalado en el desempeño del servicio anonario cobra gran protagonismo este último territorio, parece, en efecto, confirmar esta circunstancia.

Un evidente indicio de ello es la normativa fechada a fines del s. IV, en concreto en tiempos de Honorio, y que viene a coincidir además con el conato de usurpación en el Norte de África de Gildón⁴¹. Dicha normativa muestra de un lado cuán

³⁸ G. Volpe, “Relitti e rotte commerciali nel Mediterraneo occidentale tardoantico”, *L’Africa romana. Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale: geografia storica ed economia, Atti del XIV Convegno di Studio, Sassari 7-10 dicembre 2000*, Roma, 2002, 239-250.

³⁹ En cualquier caso se ha señalado que pese a los cambios políticos que experimenta el mundo romano en su *pars Occidentis*, el comercio se habría liberado de las dificultades y prueba de ello sería que aún en el s. IV existen comerciantes alejandrinos especializados en el comercio con Hispania (A.H.M. Jones, *op.cit.*, 824).

⁴⁰ Así por ejemplo Claudiano en su *De Bello Gildonico* 60-65 señala que la aparición en escena de otra Roma supone el desvío del trigo de Egipto hacia ella. Sobre la fundación de la ciudad y su progresiva equiparación con Roma, circunstancia que motiva que igualmente haya que dotarla de un servicio anonario de abastecimiento G. Dagron, *Naissance d’une capitale. Constantinople et ses institutions de 330 à 451*, Presses Universitaires de France, Paris, 1974, 13-47.

⁴¹ En idéntica línea cabe interpretar las noticias vinculadas no sólo a la usurpación de Gildón, sino también a la posterior de Heracliano y que localizamos en obras de la época como las *Historias* de

importante era para Roma un posible corte del suministro de grano africano por la consiguiente disminución en recursos alimenticios en la ciudad y de otro que no sería infrecuente que las autoridades provinciales, en este caso africanas, retuvieran las mercancías anonarias que debieran tener por destinataria a Roma. De hecho del total de 6 constituciones recogidas en el título 15 del libro XIV bajo el epígrafe *De canone frumento urbis Romae*, y que velan por el correcto abastecimiento a la ciudad, 4 se datan entre los años 397 y 399, y recordemos que por ejemplo el conato de usurpación de Gildón tiene lugar entre los años 397 y 398⁴².

Concretamente en *CTh.* XIV,15,3 fechada en abril del año 397, cuando se hace referencia al canon de grano y aceite que debe remitirse a la ciudad de Roma, queda claro que la zona de aprovisionamiento es el Norte de África. De hecho se precisa en la constitución imperial que debe velarse porque tal canon quede garantizado, estableciéndose en la ley que, si en algún momento queda retenido en África, no debe ser enviado a ningún otro sitio que no sea Roma. Es decir, se expresa preocupación porque la autoridad competente en África no remita el canon establecido para el suministro de Roma. Esto mismo manifiesta *CTh.* XIV,15,6 del año 399 donde al hablarse de la comisión de actos criminales con impunidad, en concreto se alude a la retención de grano efectuada por cargos públicos como vicarios y gobernadores, decretándose su deportación y la pena capital para los *primates officiorum*.

Basta lo comentado para señalar que efectivamente las noticias de carácter legislativo muestran que tras la fundación de Constantinópolis, África es sin duda la región fundamental en el abastecimiento de Roma, no produciéndose un incremento en la importancia de regiones secundarias como Hispania si bien, según lo indicado por la *Expositio totius mundi et gentium*, tal y como hemos señalado anteriormente, seguiría siendo considerada como una región rica en productos susceptibles de exportación: concretamente se habla de aceite, salsas, vestidos, tocino, caballos y esparto (*Expositio* 59).

A pesar de ello no menos cierto es que con anterioridad al s. IV d.C., época en la que consta la importancia de las exportaciones de productos hispanos a Roma y en consecuencia el peso específico de esta región del imperio en el suministro de la

Orosio (Oros. VII,36,2-13 y 42,10-14) o la *Nueva Historia* de Zósimo (Zos. V,1-4 y VI,11). Lo mismo puede decirse de correspondencia de Simaco fechada en el año 397 (*Epist.* IV,54,2) y de lo dicho por Claudiano en diversos pasajes de su *De Bello Gildonico* (15-20, 35-39, 70-75 y 125).

⁴² Acerca de la usurpación de Gildón, Y. Modéran, "Gildon, les Maures et l'Afrique", *MEFRA* CI, 1989, 821-872. Respecto a la de Heracliano, T. Kotula, "Le fond africain de la révolte d'Heraclien en 413", *Antiquités africaines* 11, 1977, 257-266; S.I. Oost, "The Revolt of Heraclian", *Classical Philology* 61, 1966, 236-242. En cuanto a la condición del Norte de África como una región especialmente sensible a revueltas y rebeliones, J.R. Aja Sánchez, *Tumultus et urbanae seditiones: sus causas. Un estudio sobre los conflictos económicos, religiosos y sociales en las ciudades tardorromanas (s. IV)*, Universidad de Cantabria, 1998, 56.

capital, tampoco abunda la información sobre los *navicularii Hispaniarum*. Así sucede que desde el punto de vista epigráfico apenas puede citarse la conocida inscripción *CIL* II, 1180 fechada en la segunda mitad del s. II d.C., en tiempos de Marco Aurelio, y relativa a la ciudad de *Hispalis*. Como es sabido en ella se alude a la labor de *adiutor* del *praefectus annonae* de un tal Sextus Iulius⁴³. Por lo demás la inscripción confirmaría que en ese tiempo el Estado romano aún recurre en Occidente a la empresa privada para asegurar el abastecimiento a Roma.

Desde este punto de vista, y tomando en consideración lo arriba comentado, la parquedad de noticias no bastaría para aseverar con rotundidad la escasa relevancia del *corpus naviculariorum* afincado en el territorio de Hispania en época tardorromana. En efecto no concuerda la información de tipo arqueológico con esta impresión, ya que en función de ella parece existir cierta vitalidad económica en el sur peninsular, y reflejo de ello sería el tráfico mercantil practicado por vía marítima y en el que ha de presuponerse cierto protagonismo de los armadores ultramarinos⁴⁴. No obstante, ha de insistirse en ello, la información legislativa sólo permite hablar de tal relevancia en tiempos de Constantino.

⁴³ Acerca del sentido de la inscripción y el posible cometido de este personaje en el servicio anuario, J.M. Remesal Rodríguez, “*Sextus Iulius Possessor* en la Bética”, *Alimenta. Estudios en Homenaje al Dr. Michel Ponsich. Anejos de Gerión III*, 1991, 281-295; G. Charles-Picard- J. Rougé, *Textes et documents relatifs à la vie économique et sociale dans l'Empire Romain 31 avant J.-C.-225 après J.-C.*, Paris, 1969, 122-124.

⁴⁴ Un estado de la cuestión puede verse en L. Lagóstena Barrios, *La producción de salsas y conservas de pescado en la Hispania romana (ss. II a.C.-VI d.C.)*, Col.lecció Instrumenta 11, Barcelona, 2001. También sobre la vitalidad económica J.M. Remesal Rodríguez, *op.cit.* (“El aceite bético...”), donde se precisa que ya en tiempos altoimperiales el territorio de Hispania tiende a abastecer de productos a la zona occidental del mundo romano, al tiempo que África lo hace a Italia, si bien de Hispania en época bajoimperial continuará llegando aceite a Roma.