

2013

**Revista Electrónica Historias
del Orbis Terrarum**

Edición y Revisión por la Comisión
Editorial de Estudios Medievales

Núm. 11, Santiago

<http://www.orbisterrarum.cl>



Notas sobre la regulación jurídica del comercio internacional en el Imperio Bizantino.

*Por Francisco J. Andrés Santos**

RESUMEN:

En el presente trabajo se enuncian y describen los principales mecanismos institucionales a través de los cuales se reguló la actividad comercial en el espacio controlado por el Imperio Bizantino desde su plena diferenciación respecto del antiguo Imperio Romano hasta su decadencia en la Baja Edad Media. El objetivo es poner de manifiesto el funcionamiento de un elemento fundamental para comprender la estructura estatal de Bizancio y su posición hegemónica en el concierto “internacional” europeo y medio-oriental durante la Alta Edad Media, así como su larga supervivencia a lo largo de todo el Medioevo.

* Francisco J. Andrés Santos es Doctor en Derecho de la Universidad de Valladolid, España. Catedrático de Derecho Romano, Universidad de Valladolid. Contacto: fjandres@der.uva.es

**NOTAS SOBRE LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL
COMERCIO INTERNACIONAL EN EL IMPERIO
BIZANTINO.**

Por Francisco J. Andrés Santos

* Este trabajo se ubica en el marco del Proyecto de Investigación FFI-2009-07963, titulado: “El autor bizantino: transmisor y reinventor del legado antiguo. Subproyecto I: Géneros y fuentes” (Investigador principal: Juan Signes Codoñer, Universidad de Valladolid), subvencionado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

I- Introducción: la organización comercial en Constantinopla

Bizancio es la mayor potencia política y militar de Europa y del Oriente Medio durante toda la Alta Edad Media. Ninguna otra forma preestatal de dominación política pudo compararse a ella desde la caída del Imperio Romano de Occidente (476) hasta, al menos, la consolidación del Sacro Imperio Romano Germánico en el siglo XII y la emergencia de los primeros protoestados de la Europa occidental en la Baja Edad Media. Solo el califato islámico puso en entredicho su dominación al sur del Mediterráneo y al este de Siria. Incluso cuando la irrupción de los turcos y la pérdida de las posiciones en Italia a partir del siglo XI hicieron reducirse notablemente sus dimensiones y tambalearse su organización interna, no obstante, siguió manteniendo un alto grado de influencia al menos hasta la época de la IV Cruzada, cuando la conquista y saqueo de Constantinopla en 1204 por las tropas occidentales y la desmembración temporal del Imperio en una serie de estados feudales destruyó de forma casi definitiva sus estructuras políticas y sociales. Con todo, aun pudo sobrevivir más de dos siglos y conservar, si no ya su posición hegemónica, sí al menos un aura de prestigio y reverencia que lo acompañó hasta su caída final.

Ese poder que caracterizó durante siglos al Imperio Bizantino y lo distinguió de cualquier otra formación político-social europea del momento se basó fundamentalmente en una

extraordinaria capacidad organizativa, en una formidable maquinaria administrativa sin parangón en cualquier otro territorio de la Europa occidental o del Oriente Medio, lo que se traducía, asimismo, en un imponente ejército de abundantes efectivos perfectamente disciplinado. Pero esta impresionante máquina político-administrativa era hasta cierto punto un gigante con pies de barro. A pesar de lo que pueda pensarse, Bizancio, al igual que casi todas las formaciones histórico-sociales premodernas, fue ante todo un Imperio agrícola: su estructura económica básica se fundaba en el sector agropecuario, y la supervivencia física de la mayor parte de sus habitantes dependía de los resultados de esas actividades primarias.¹ Con la pérdida de Egipto y Siria en el siglo VII a manos de los árabes se perdieron también los terrenos más ricos y apropiados del Imperio para las actividades agrícolas y la producción de alimentos. Pero, si bien el extenso territorio restante (que incluso sería ampliado en ocasiones a lo largo de la vida del Imperio) era más que suficiente para proporcionar una producción agrícola y ganadera apta para alimentar al conjunto de la población (especialmente después de que la grave crisis del siglo VII la redujera notablemente), no obstante, nunca hubiera bastado para garantizar excedentes bastantes para sostener la inmensa estructura burocrática y militar del Imperio y para aportar los recursos necesarios para garantizar una resistencia frente a los pueblos invasores del Imperio e incluso, a menudo, una política exterior agresiva e imperialista. El instrumento esencial para lograr estos resultados asombrosos en el mundo medieval no fue otro que el comercio. A diferencia de todos sus competidores, Bizancio dominó las artes del comercio, para cuyo florecimiento dispuso todos los medios imprescindibles, fundamentalmente su talento organizativo. Ese fue el verdadero secreto de lo que se ha dado en llamar la “gran estrategia del Imperio Bizantino”.² Sin el dominio (y a menudo el monopolio) de las rutas comerciales, el Imperio Bizantino tal vez a duras penas habría podido sobrevivir, pero desde luego no como tal Imperio, y menos aún haber ostentado esa posición hegemónica en Europa y parte de Asia durante tanto tiempo. De hecho, cuando el control de las rutas comerciales comenzó a perderse, la decadencia y, finalmente, la desaparición del Imperio fueron inevitables. La entrada en juego de poderosos competidores en el campo del comercio internacional fue tanto o más importante que las propias invasiones de pueblos exteriores, o que las luchas intestinas de poder, para conducir al Imperio a la parálisis y, a la postre, a su hundimiento.

¹ Faci Lacasta, J., *Introducción al mundo bizantino*, Síntesis, Madrid, 1996, p.127

² Luttwak, E. N., *The great strategy of the Byzantine Empire*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 2009

Conocer los instrumentos a través de los cuales los bizantinos organizaron su comercio internacional resulta, por tanto, un elemento imprescindible para explicar los mecanismos de poder en la sociedad bizantina. Poder político y dominio comercial estuvieron siempre asociados a lo largo de la historia de Bizancio, puesto que, como vamos a ver, las autoridades bizantinas tomaron siempre el comercio como una cuestión de Estado (en la medida en que podemos hablar de “estado” en esa época), en cuanto que eran perfectamente conscientes de la esencial dependencia de la propia superestructura política respecto del buen funcionamiento de esa infraestructura que constituían las relaciones comerciales. En el caso de Bizancio, analizar la naturaleza de las instituciones comerciales es sinónimo, pues, de penetrar en los verdaderos mecanismos de poder y control dentro de esa sociedad.

En efecto, el Imperio Bizantino fue siempre un Imperio comercial, precisamente porque fue un Imperio urbano.³ La propia supervivencia del Imperio dependió durante la mayor parte de su tiempo del superávit en la balanza comercial. Las exportaciones tenían un interés más político que económico. No es raro, pues, que el comercio, y también la industria, fueran actividades estrictamente controladas por el Estado, que reglamentaba, fabricaba, compraba, vendía, se reservaba monopolios, proveía a las empresas privadas, etcétera. Este dirigismo no obedecía a una finalidad racional: la preocupación de los emperadores era sobre todo asegurar el sustento de Constantinopla, el aprovisionamiento de los talleres del Palacio imperial, refrenar la codicia de los comerciantes y hacer entrar la mayor cantidad de dinero posible en las arcas del Estado. Este modelo pervivió mientras el poder central fue fuerte. Cuando este se debilitó, el mercado libre se impuso y los monopolios desaparecieron, hasta el momento en que fueron concedidos a colonias extranjeras que arruinaron al Estado bizantino. Es a partir de la dinastía de los Comnenos (fin. s. XI) cuando este retroceso de la economía dirigida se hizo cada vez más visible.

Después de la pérdida de Egipto y Siria (s. VII), el comercio del Imperio se centró en lo sucesivo en Constantinopla, que dominaba el punto de unión de dos grandes rutas comerciales del mundo de Europa y Asia y del mar Negro al mar Mediterráneo. En la capital había un mercado más importante que en provincias y los comerciantes que se concentraban en un solo sector (como los artesanos que ejercían un determinado oficio) se reunían en organizaciones gremiales

³ Sobre Constantinopla y el comercio, vid. Oikonomides, N., “Un vaste atelier: artisans et marchands”, en Ducelier, A. y Balard, M. (dirs.), *Constantinople 1054-1261. Tête de la chrétienté, proie des Latins, capitale grécque*, Éd. Autrement, Paris, 1996, pp.104 ss.

(*systemata* o *somateia*) con una organización interna supervisada por el Estado.⁴ El funcionamiento de los gremios de Constantinopla en el siglo X se presenta como una curiosa mezcla de libre empresa y de intervencionismo estatal. Este régimen nos es bien conocido gracias a una obra reputada, como es el *Libro del Prefecto* (o *Libro del Eparco*),⁵ un reglamento promulgado en 911-912 en nombre del emperador León VI (886-912), bajo el gobierno (*hegemonía*) del prefecto Filoteo, a fin de regular las corporaciones profesionales de Constantinopla (*politiká somateia*). El Prefecto de la Ciudad de Constantinopla era un funcionario típico de la capital romana, presidente del tribunal imperial, pero también gobernador de la ciudad, encargado no solo de mantener el orden, sino también de asegurar la buena marcha de los negocios.⁶ En este Libro se enumeran las principales profesiones organizadas de Constantinopla, no solo los artesanos y los comerciantes al por menor, sino también los hombres de negocios vinculados al comercio a larga distancia. Los notarios, los joyeros, los banqueros, los comerciantes dedicados a la seda, los mercaderes de tejidos de lino o de algodón, los importadores de cirios y perfumes, los distribuidores de comestibles y otros profesionales vinculados a la alimentación, los marchantes de animales de tiro y carga, los empresarios y trabajadores de la construcción (incluyendo estos también a todos los pintores), todos ellos estaban comprendidos en la regulación del Libro y sometidos a la autoridad y jurisdicción del Prefecto. Aunque este fuera un reglamento concebido al nivel más bajo, haciendo referencia sobre todo al funcionamiento cotidiano de los distintos gremios y no a declaraciones de principio generales, es una obra que nos permite penetrar en el interior del mundo de los negocios constantinopolitano.⁷

Por una parte, cada uno era libre de organizar sus negocios como considerase conveniente, de situarlos donde quisiera dentro de los límites que le imponía su gremio. Pero el Estado supervisaba y controlaba todas las actuaciones con objetivos muy claros:

1) Evitar la competencia, sobre todo la concurrencia ilícita, entre los miembros de un gremio. Había un esfuerzo importante por parte del Estado para que todos los profesionales

⁴ Oikonomides, N., “L’uomo d’affari”, en Cavallo, Guglielmo (ed.), *L’uomo bizantino*, Ed. Laterza, Roma/Bari, 1992, pp.209 ss.

⁵ Vid. edición y comentario en *Das Eparchenbuch Leons des Weisen* (J. Koder, ed. y trad.), Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien, 1991

⁶ Las funciones del Prefecto de la Ciudad aparecen parcialmente reguladas en el Título IV de la *Eisagoge*, un compendio jurídico del s. IX, que, no obstante, es probable que nunca llegara a convertirse en una ley en vigor; cfr. al respecto Signes Codoñer, J. y Andrés Santos, F. J., *La Introducción al Derecho* (*Eisagoge*) *del patriarca Focio*, CSIC, Madrid, 1997, pp.165 ss.

⁷ Hendy, M. F., *Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450*, C.U.F., Cambridge, 1985, pp.561 ss.

compraran al mismo precio. A partir de ese momento, la competencia era “libre”. La iniciativa individual se limitaba, pues, a la elección del tiempo de la adquisición, del nivel de inversión, del momento de sacar los productos al mercado, del precio de venta. Pero sobre este último punto había también limitaciones.

2) El precio de venta era fijado por el comerciante, pero no podía pasar de un cierto techo, que no variaba del entorno del 4% y el 16%, teniendo en cuenta los gastos necesarios para la puesta en los almacenes de un producto y el hecho que fuera perecedero o no. Como la adquisición de toda mercancía se hacía abiertamente, bajo la supervisión de los servicios del Prefecto de la Ciudad, era muy difícil, si no imposible, superar ese techo. Por supuesto, era posible vender a un precio más económico, lo que sería beneficioso para el consumidor, pero dentro de los límites de beneficio el margen de maniobra sin duda no era demasiado grande.

3) En su esfuerzo por proteger al consumidor, los servicios del Estado imponían su control sobre la cualidad de los bienes sacados al mercado. Esto valía para todo, tanto para los comerciantes más caros como para los más económicos.

4) Se imponían determinados controles sobre ciertos bienes “intervenidos” (*kekolyména*), aquellos cuya venta y exportación están sujetos a controles y prohibiciones particulares. Se trataba sobre todo de metales preciosos y de tejidos de seda de alta calidad o de color púrpura. Toda adquisición de mercancía o de materia prima de ese género, incluso si esta se hacía por parte de un particular, debía ser declarada ante el prefecto; toda venta debía ser asimismo declarada. De manera que normalmente los servicios de la ciudad estaban en condiciones de decir qué cantidad de estas materias “intervenidas” debía encontrarse en cada negocio. Y estos controles eran de lejos más estrictos cuando se trataba de extranjeros que se proponían exportar esos bienes.

5) El gobierno controlaba muy de cerca la participación en los gremios.

El Estado velaba de muchos modos para que no hubiera fortunas demasiado grandes. Por ejemplo, estaba prohibido a una persona pertenecer a más de una corporación profesional. Por eso, resultaba imposible para un individuo acaparar demasiados comercios y acumularlos de manera que se acabara imponiendo sobre sus competidores. Es claro, sin embargo, que muchos intentaron vadear esta dificultad haciéndose aceptar en otra corporación por persona interpuesta (por un esclavo, por ejemplo, o, en el caso de un monasterio, por un monje). Pero estas eran situaciones marginales que no podían modificar en realidad la imagen general e inmutable que daba unicidad a la corporación profesional, en la que cada uno podía participar.

Un ejemplo de este control de la actividad comercial exterior por el Estado y por los gremios lo ofrece un caso particular descrito asimismo en el *Libro del Eparco*. Supongamos que unos bárbaros vecinos (v. gr. los búlgaros) quisieran transmitir a los bizantinos, en forma de trueque, por ejemplo, lino o miel; entonces, los correspondientes comerciantes de Constantinopla, a saber, los mercaderes de tejidos o los vendedores de comestibles, se harían acompañar por otros mercaderes, los que vendiesen los objetos demandados por los bárbaros, normalmente comerciantes de tejidos de seda de baja calidad. Habiendo obtenido la autorización del Prefecto, irán todos juntos al país de los bárbaros y harán sus permutas, teniendo derecho los comerciantes exportadores a obtener una comisión de un 4% de toda mercancía que haya sido adquirida gracias a sus productos. La distinción y la protección de los gremios singulares difícilmente podían ser llevadas más lejos.

En todo caso, este libro es más interesante a propósito de la reglamentación del comercio interior que del comercio internacional; es más una norma de Derecho administrativo que de Derecho mercantil. No obstante, es preciso decir que el comercio internacional en Constantinopla también estuvo expuesto en todo momento al estricto control de la autoridad del Estado. Todos los productos exportados estaban sometidos a las mismas tasas que los productos importados, a los mismos puestos de aduana. Los comerciantes extranjeros debían pagar impuestos; cuando llegaban ante las autoridades locales, estas les asignaban un alojamiento en los barrios reservados, donde podían pasarse a lo sumo tres meses bajo vigilancia continua de los servicios del Prefecto de la Ciudad. A pesar de los cierres momentáneos de las vías comerciales a causa de acontecimientos bélicos, el volumen del comercio exterior de Constantinopla no dejó de aumentar hasta el siglo XI, pese al escaso apoyo que encontraba entre las autoridades bizantinas, que no veían ahí más que el medio de recaudar impuestos por la adquisición de materias primas demandadas por los talleres oficiales.

Este éxito se puede explicar por la presencia de los dos instrumentos más importantes de la historia del comercio internacional en el Imperio Bizantino, que fueron la marina mercante y la moneda y la banca bizantinas. Trataremos primero de estas últimas instituciones, y luego de la marina y sus reglamentaciones.

II- La moneda y la banca

2.1- La moneda

La importante crisis económica y financiera de finales del siglo III en el Imperio Romano, que condujo a una inflación galopante,⁸ había llegado incluso a provocar un retroceso de la economía monetaria hacia una economía de trueque natural. La reforma monetaria de Constantino evitó al Oriente una regresión mayor de la que el Occidente no escapó, con consecuencias de muy largo alcance. Este sistema monetario de Constantino suprimió la moneda de plata depreciada y adoptó el monometalismo del oro.⁹ La unidad corriente en lo sucesivo fue el sueldo de oro (*solidus aureus* o *nómisma*), que pesaba cuatro gramos y 52 a 61 centigramos. Dividiendo este entre 72 se obtenía la libra de oro (*lytra*), moneda solamente de cuenta (no acuñada), que representaba en peso 372 gramos. En los grandes pagos, las sumas se evaluaban en libras o en *kentenaria* (100 libras). La libra de oro valía 1.000 piezas de plata o *miliaresia*. El *miliaresion* pesaba dos gramos y 24 y representaba 12 veces menos que el sueldo de oro. Había puesto también en circulación el *keration* de plata, que valía la mitad de un *miliaresion*. El sistema monetario bizantino adquirió una reputación incuestionable incluso hasta la época de la decadencia del Imperio.

Con un sistema económico y financiero fuerte bien estructurado, un aparato del Estado homogéneo y eficaz, un sistema jurídico funcional, un ejército bien organizado y disponiendo de técnicas militares avanzadas, el Imperio de Oriente estaba mejor pertrechado para resistir las pruebas de la época de transición hacia el fin del Imperio Romano. Es el predominio de la economía monetaria lo que diferencia a Bizancio del resto del mundo medieval y lo que se instaló durante siglos en el seno de una economía natural de subsistencia. La abundancia de dinero y la generalización de la economía monetaria siguieron siendo durante mucho tiempo las principales fuentes de vitalidad y de poder del mundo bizantino en su época primitiva.

Aun cuando el valor comercial de las mercancías venía siempre evaluado y, en principio, pagado en numerario, esta preponderancia monetaria no puede ser retenida sin reserva. Fuera de

⁸ Al respecto, vid. Torrent, A., “Actividad bancaria e inflación en época diocleciana-constantiniana”, en *Iura* 57 (2008-2009), pp.49 ss.; Sánchez Collado, E., “La inflación monetaria según C. 11.11(10).2 : una aplicación del principio *ius suum cuique tribuere*”, en P. Resina Sola (ed.), *Fundamenta iuris. Terminología, principios e interpretatio*, Almería, 2012, pp.439 ss.

⁹ Hendy, *Op. cit.*, pp.284 ss., 462 ss.

que muchas transacciones, pagos de rentas y cobros de impuestos se realizaran *in natura*, lo cierto es que no se constata que la circulación de pequeño numerario de bronce o de cobre para los pagos corrientes permitiera conducir a una amplia utilización de la moneda para los intercambios. Se puede deducir, por la lentitud de la circulación de las monedas bizantinas, que no era inferior a otras emisiones, una gran estabilidad de precios, al menos hasta el siglo XII, si no se tienen en cuenta casos particulares que representan las guerras, las epidemias y las calamidades naturales. De hecho, Bizancio tampoco escapó a la penuria. En la segunda mitad del siglo XI, entre 1068 y 1080, el Imperio conoció su primera gran crisis financiera: la falta de metal precioso condujo al emperador Romano IV Diógenes a devaluar las monedas de oro y plata.¹⁰ Bizancio entró entonces en un periodo de declive que vio cómo tenían lugar en la política económica alteraciones de la moneda y expedientes fiscales. Esta triste evolución de la moneda bizantina refleja exactamente el decrecimiento comercial que afectó al Imperio desde finales del siglo XI hasta el siglo XV, como veremos más abajo.

2.2- La banca

El desarrollo de la banca y del mercado de crédito fue también un factor esencial para el éxito del comercio internacional de los bizantinos.¹¹ En efecto, los hombres de negocios bizantinos encontraron procedimientos a través de los cuales crear las concentraciones de capital necesarias y también de hacerlo fructificar poniéndolo a disposición de aquellos que fueran a utilizarlo para las grandes operaciones de comercio exterior. La banca y el crédito serán piezas básicas en el sistema de circulación del capital.¹²

Justiniano I había autorizado la práctica del préstamo con interés.¹³ Sin duda por sus abusos, fue prohibida en el siglo IX por Basilio I y restablecida en el X por León VI para sostener la actividad bancaria,¹⁴ durante mucho tiempo abandonada de hecho por coyunturas desfavorables. El préstamo se concedía por un tiempo limitado contra una hipoteca sobre la

¹⁰ Morrisson, C., "Byzantine Money: Its Production and Circulation", en Laiou, A. E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, vol. 3, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, pp.931 s.

¹¹ Díaz Bautista, A., *Estudios sobre la banca bizantina (Negocios bancarios en la legislación de Justiniano)*, Murcia, 1987; cfr. al respecto Bravo García, A. y Álvarez Arza, M. J., "Banca y banqueros en tiempos de Justiniano: a propósito de un libro reciente", *Erytheia*, núm. 10, 1989, pp. 57 ss.

¹² Maridaki-Karatzá, O., "Legal Aspects of the Financing of Trade", en Laiou A. E. (ed.), *Op. cit.*, pp.1105 ss.

¹³ Vid. al respecto, con detalle, Gofas, D., "The Byzantine Law of Interest", en Laiou, A. E. (ed.), *Op. cit.*, pp.1095 ss.

¹⁴ *Procheiros Nomos* 16.14; *Eisagoge* 33.28 (Basilio I); *contra, Nov. Leon.* 83 (Leon VI), que admitió un interés de hasta el 4% anual.

totalidad de los bienes del prestatario o de un inmueble, o contra prendas de valor claramente superior al montante prestado. Se requería un acta escrita, a menudo pasada por notario (*grámma symphônías, éggraphos symphônía, apodeíxis, grammateion*). El reembolso se hacía de un solo golpe, al final, o en plazos, a menudo mensuales.

Los intereses máximos podían oscilar entre un cuatro y un doce por ciento, con un tipo medio de un seis por ciento¹⁵. Su nivel era fijado por la burocracia imperial en función de la profesión y de la condición del acreedor, de los riesgos afrontados y de la materia del préstamo. Pero esta flexibilización no constituía en absoluto una apertura hacia formas de liberalismo favorables a la empresa privada. El control del Estado seguía siendo preponderante, hasta el punto de constituir una suerte de dirigismo capitalista, más que de capitalismo de Estado.

Sin embargo, los intereses reales eran encubiertos en la mayor parte de los casos. Un interés del 24 por ciento anual no representaba nada de anormal en el siglo XV. La documentación de la época prueba que los tipos, incluso los que eran declarados, podían variar considerablemente y que, en realidad, no seguían las prescripciones legales. Pero es posible que también los tipos elevados fueran en parte resultado de la situación crítica e incierta por la que atravesaba la ciudad en los últimos tiempos del Imperio.

Otra modalidad era el préstamo marítimo (*foenus nauticum*)¹⁶. El prestamista asume el riesgo marítimo (pero no las eventuales pérdidas de la empresa), puesto que el reembolso del préstamo, contratado para un solo viaje concreto (tanto el destino como el navío estaban perfectamente indicados en el contrato), dependía de la llegada del barco a buen puerto. Los intereses, habitualmente ocultos, eran superiores al tipo anual del 12% previsto por la ley: el 16,66% por la duración de un viaje es el tipo indicado, por ejemplo, en un acta de Constantinopla de 1364.¹⁷ En realidad, este género de préstamo es una forma de seguro todavía un tanto primitiva.

Otro tipo de acto jurídico era el contrato de “cambio”. Se trata de una forma de préstamo marítimo, con la diferencia de que el reembolso se hacía en un puerto lejano y en una moneda diferente. El interés no está indicado, al ser probablemente retenido en el origen – o, más bien, disimulado en el tipo de cambio, favorable al prestamista. Este modo de proceder, practicado

¹⁵ *Cod. Iust.* 4.32.26.2 (a. 528).

¹⁶ Sobre esta institución, véase Castresana Herrero, A., *El préstamo marítimo griego y la pecunia traiecticia romana*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1982; Pontoriero, I., *Il prestito marittimo in diritto romano*, Bologna University Press, Bologna, 2011.

¹⁷ Oikonomides, N., “Le monde des affaires grec”, en id., *Hommes d'affaires grecs et latins à Constantinople (XIII^e-XV^e siècles)*, Institute d'Études Médiévales Albert-le-Grand/Librairie J. Vrin, Montréal/Paris, 1979, p.59

corrientemente por los hombres de negocios italianos, fue también empleado por los griegos que hacían tratos con ellos, como nos lo testimonian las actas notariales italianas de los siglos XIII y XIV. Es curioso que, en este caso, en el siglo XIII el prestatario parece asumir el riesgo marítimo, mientras que en el siglo XIV este riesgo es asumido por prestamista.¹⁸

Un negocio distinto es el de la transferencia de fondos.¹⁹ Se trata de una operación que se parece al cambio en muchos aspectos: por ejemplo, un préstamo es contratado en *nomísmata* en Herakleia, pero tiene que ser reembolsado en *nomísmata* en Constantinopla. No hay cambio propiamente dicho, porque la moneda utilizada es la misma, pero sí hay transferencia de fondos, en todo semejante, de hecho, al que era corriente en el comercio a larga distancia.

Otra práctica era la negociación de deudas.²⁰ Según las fuentes documentales de la última época bizantina, en los círculos italianos al menos, las deudas eran negociables: el acreedor podía ceder sus derechos sobre una deuda a una tercera persona que, mediante un cierto margen de beneficio, aceptaba pagar al acreedor y recibir a su vez la suma que le había entregado a este. Prácticas semejantes existieron sin duda entre los bizantinos;²¹ sin embargo, no está claro que ellos hubieran conocido ya la utilización del cheque en las transacciones entre ellos, aunque un reconocimiento de una deuda negociable es algo ya sin duda muy próximo al cheque.

Una nueva técnica de crédito la constituía la venta “anticipada” o el préstamo reembolsable *in natura*.²² El “capitalista” avanzaba una suma a un productor o a un mercader local y se hacía reembolsar, a más o menos largo plazo, por medio de la entrega de una cantidad definida de productos agrícolas o de otras materias primas (por ejemplo, trigo, vino, mosto, cera, etc.). A los ojos de los bizantinos, se trataba claramente de un préstamo (*dánaos* o *prochreon*), en el que el prestatario, incluso si no había presentado garantías, corría con todos los riesgos. El interés venía de ordinario oculto –no siempre–, al estar retenido en origen; o, tal vez, el productor le hacía un mejor precio por los productos que le entregaba a su acreedor. Este género de acuerdo, ligado sobre todo a la financiación de la producción agrícola, parece haber sido habitual entre los bizantinos: de hecho, es el único tipo de contrato de crédito que se halla representado en las colecciones de fórmulas notariales bizantinas que se nos han conservado.

¹⁸ Oikonomides, N., *Ibíd.*, pp.60 s.

¹⁹ Oikonomides, N., *Ibíd.*, p.61

²⁰ Oikonomides, N., *Ibíd.*, pp. 61 s.

²¹ Vid. *Hexabiblos* III, 5, 17 y 37

²² Oikonomides, N., *Ibíd.*, p.63

Finalmente, también la venta a crédito debió de ser corriente, como lo muestra el *Libro dei Conti* (Libro de Cuentas) de Giacomo Badoer, un mercader y banquero veneciano que vivió en Constantinopla del 2 de septiembre de 1436 al 26 de febrero de 1440,²³ pero también en algunas raras actas notariales.²⁴

III- La marina mercante

El comercio internacional bizantino fue fundamentalmente un comercio marítimo. Gracias a la superioridad de su flota, el Imperio pudo mantener el dominio del Mediterráneo oriental y rechazar el peligro árabe en 718. Después de haberse apoderado de Chipre en el año 649, los árabes amenazaron Sicilia, que tomaron en el siglo IX, y ocuparon Creta en 726, el principal enclave marítimo hasta entonces arrebatado a la marina imperial. Como las vías de comunicación marítimas y comerciales directas entre el Occidente y el Oriente habían quedado desde entonces comprometidas, los intercambios entre la Europa carolingia y Constantinopla se hicieron por mediación de la Italia que seguía siendo bizantina.

Por otra parte, a pesar de la incursión de los árabes por el Mediterráneo central y la consiguiente piratería sarracena que sembró de inseguridad en el tráfico marítimo, el comercio bizantino se mantuvo e incluso se extendió hasta el Extremo Oriente. Importantes productos aromáticos, especias, piedras preciosas, marfil, azúcar, textiles, plantas para teñir, etc.; todo ello transitaba a través de Trebisonda, Antioquía y Alejandría, a través de Siria y por el Mar Rojo y se prolongaba en dirección al Asia central, la India y China. Constantinopla encontró ahí de qué preservar su preponderancia portuaria.

La tradición marítima nacida de los fenicios y los griegos no fue jamás olvidada. Ella se mantuvo y se amplió por parte de Bizancio.²⁵ Desde sus inicios, el Imperio Bizantino tuvo muy en cuenta el mar y sus oportunidades, lo que fuera para el comercio o para la defensa de las posiciones adquiridas, sobre el litoral o sobre las islas. En el Egeo, en el mar Negro, en Chipre, en Creta, después hacia el Occidente, en Sicilia, en Cerdeña. La construcción naval, los astilleros, formaba parte del paisaje urbano de la ciudad bizantina. La mano de obra experimentada, la

²³ Vid. al respecto *Dizionario biografico degli italiani*, Treccani, Roma, 1963, vol. 5, s. v. *Badoer, Giacomo*. Sobre la obra, vid. la ed. de Dorini, U. y Bertelè, T.: *Il libro dei conti di Giacomo Badoer*, Libreria dello Stato, Roma, 1956

²⁴ Oikonomides, N., *Op. cit.*, p.63

²⁵ Ahrweiler, H., *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*, P.U.F., Paris, 1966

perennidad de la maestría de las técnicas de construcción, la presencia de bosques abundantes – que no faltaron jamás, al contrario de lo que ha habido tendencia a decir a veces–, todos ellos fueron factores que permitieron a los bizantinos ejercer una preponderancia naval prolongada. Después de Justiniano, el período de paz que se instaló benefició la expansión naval de Bizancio. Los grandes astilleros (Ravena, Alejandría, Cartago, Tito, Siracusa) se desarrollaron. Igualmente las bases del mar Negro, como Trebisonda, o las de las islas (como Ténedos, Quíos, Ceos). Pero los mayores conjuntos portuarios se encontraban contruidos en torno a Constantinopla. Es desde allí de donde salieron, en diferentes etapas de la lucha contra los árabes, las grandes flotas. Los puertos ocuparon un vasto sector a lo largo del litoral urbano, los *Limenes* o *Néoria*, que formaban una línea continua desde la Propóntida hasta el muelle militar, es decir, el *Neôrion*, donde se encontraba una *Koparia*, un taller de fabricación de armas, a la desembocadura del Cuerno de Oro, el *Exartysis*, o arsenal imperial (hoy llamado Eski-Tarsena, según una doble etimología, árabe o griega, que significa antiguo arsenal). En el siglo XIII, antes de que los riesgos de bloqueo que padecía el Cuerno de Oro, los grandes arsenales fueron desplazados hacia la Marmara, el *Konstoscalion* y el *Heptaskalion*.²⁶ Estas infraestructuras fueron siempre mantenidas y mejoradas en el cuadro de una economía de cambio con un gran radio de acción. Algunas apreciaciones cuantitativas dan una idea de la actividad del puerto en el siglo XI. Se enumeran 2.553 barcos, a los que es preciso añadir varios centenares de embarcación mal identificadas (sin contar varios centenares de embarcaciones que habían sido omitidas), 361 barcos de vela, 157 galeras y auxiliares.²⁷

La marina comercial tenía su propio código de normas marítimas que llevaba el nombre de *Nomos Rhodios* o *Lex Rhodia de iactu*,²⁸ nombre que le venía de una célebre colección de la Antigüedad revisada y puesta al día. Este código disfrutó en la Antigüedad de una reputación tan alta que los romanos, cuyo tacto en materia de legislación era infalible, no dudaron en adoptarlo para sí y en tomarlo como base de su propio derecho marítimo. Sus disposiciones, después de

²⁶ Sobre estos lugares, vid. Janin, R., *Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique*, Institut Français d'Etudes Byzantines, Paris, 1950, pp.218 ss.

²⁷ Vid. datos en Ahrweiler, H., *Op. ult. cit.*, pp.425 ss.

²⁸ Vid. sobre ello Claussen, C., *Ueber die Lex Rhodia de iactu, mit Berücksichtigung der modernen Seerechte, besonders des deutschen Handelsgesetzbuches*, C. F. Mohr, Kiel, 1876; más recientemente, Gaurier, D., *Le droit maritime romain*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004, pp. 97 ss; Chevreau, E., “La *lex Rhodia de iactu*: un exemple de la réception d’une institution étrangère dans le droit romain”, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, núm. 73, 2005, pp.67 ss.; Wagner, H., “Die *lex Rhodia de iactu*”, *Revue Internationale des Droits de l’Antiquité*, núm. 44, 1997, pp.357 ss. (= *Atti dell’Accademia Romanistica Costantiniana [= XIII Convegno Internazionale in Memoria di André Chastagnol]*13 [2001], pp.761 ss); más lit. en Kaser, M., *Das römische Privatrecht*, I², Beck, München, 1971, p. 572 n.94, y II², München, 1975, p.405 n.38

haber sido objeto de comentarios de los jurisconsultos y de rescriptos de los emperadores, pasaron al Digesto de Justiniano con los otros fragmentos compilados según el antiguo Derecho.²⁹

Pero existe, independientemente del título del Digesto destinado a esta parte de la legislación, una colección griega relativa al Derecho marítimo que lleva propiamente el título de *Nomos Rhodion Nautikós*, que podría tomarse irreflexivamente como una reproducción fiel del texto original de las leyes marítimas de los rodios.³⁰ Sin embargo, ya el humanista François Baudouin (Balduinus, 1520-1573) elevó las primeras dudas respecto a su autenticidad.³¹ Antonio Agustín (1517-1586), después de un profundo examen, alcanzó el mismo juicio.³² Desde entonces, casi todos los autores, entre otros Cornelis van Bynkershoek (1673-1743), en una disertación especial y muy erudita sobre esta colección,³³ han considerado los fragmentos como apócrifos, a pesar de la autoridad de algunos estudiosos, como Jacques Godefroy (Gothofredus, 1587-1652) o Arnold Vinnen (Vinnius, 1588-1657), que intentaron rehabilitar esta recopilación imperfecta de disposiciones relativas al derecho marítimo. Pardessus,³⁴ en el siglo XIX, fue quien aportó la prueba definitiva de que la compilación conocida bajo el título de *Nomos Rhodion Nautikós* no ofrecía las verdaderas leyes de aquel pueblo griego, por la oposición que existe, en los puntos más importantes, entre los principios del Derecho del Digesto, tomados ciertamente de la verdadera ley rodia, y los de esta compilación.

En cuanto al contenido, la obra se compone de tres partes distintas. En primer lugar, hay un preámbulo o prólogo, que los autores han llamado generalmente las *confirmaciones imperiales*, en el que se da cuenta de que una redacción de las leyes marítimas de los rodios fue sucesivamente mandada hacer por Nerón y aprobada por diversos emperadores subsiguientes. Esta pieza no está situada, obviamente, a la cabeza de la compilación en ningún manuscrito: parece ser de una época más reciente que las otras partes de la compilación. Godefroy sostuvo en

²⁹ Dig. 14.2: *De lege Rhodia de iactu*.

³⁰ Vid. al respecto Letsios, D. G., *Nómos Rhodion náuticos – Das Seegesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelsschiffahrt in Byzanz*, Institut der Ägäis für das See- und Schiffahrtrecht, Rhodos, 1996; Khalilieh, H. S., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitab Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Natutikos*, Brill, Leiden/Boston, 2006

³¹ Balduinus, F., *De Lege Rhodia*, en *Ad leges iuris civilis comentarii*, Halae, 1730 (= Basilea, 1559), pp.231 ss..

³² Augustinus, A., *De Legibus et Sctis. Liber*, Paris, 1583, p.183

³³ Ad L. *Axiosis*, IX D. *De Lege Rhodia de Jactu, Liber singularis*, en *Opuscula varii argumenti*, t. I, Halae, 1729, pp.229 ss.

³⁴ Pardessus, J. M., *Us et coutumes de la mer ou Collection des usages maritimes des peuples de l'Antiquité et du Moyen Age*, vol. 1, Imprimerie Royale, Paris, 1847, pp.155 ss.

vano su autenticidad: pero en el día de hoy se cree que todos sus argumentos son incapaces de resistir la menos exigente de las críticas.

Viene a continuación una serie de pasajes intitulada *nautikós nomos* (“derecho naval”), compuesto por veintiún capítulos con solamente diecinueve rúbricas. Consta en los trece primeros capítulos de los usos locales sobre el reparto del flete, mientras que los otros capítulos contienen reglas sobre el préstamo a la gruesa y la responsabilidad del armador.

La tercera parte se compone de otra serie titulada *Nomos Rhodion nautikós kat'eklogé ek tou 11 bibliou ton Digeston (Lex Rhodia maritima excerpta ex libro XI (XIV) Digestorum)*. Consiste en 51 capítulos, precedidos de un número igual de rúbricas procedentes del Derecho justiniano.

Es de esta tercera parte de la que Fabrot (1580-1659) se sirvió para formar el título VIII del libro 53 de su edición de los *Basílicos*,³⁵ durante mucho tiempo perdido, pero al día de hoy reconstruido por Rodolakis.³⁶ Pero este extracto de las leyes rodias no formó parte en su totalidad de la compilación de los *Basílicos*; solamente hubo que admitir los capítulos de los que el *Tipucitus (sive Paratitla sexaginta librorum Basilicorum)*³⁷ reproducía disposiciones abreviadas del libro 53 de los *Basílicos* y que la *Synopsis maior Basilicorum*³⁸ encierra bajo la división N. en los manuscritos, y en el libro 53, título VIII, de la edición de Johannes Löwenklau (Leunclavius, 1541-1594).³⁹ Pardessus,⁴⁰ por su parte, se consagró a demostrar que Fabrot había cometido un error al admitir en los *Basílicos* el menor texto de esta serie de capítulos, porque no habían formado jamás parte de la recopilación griega. Él se fundaba en la oposición manifiesta que existe entre los textos de esa colección relativos a la contribución de las averías y las disposiciones de la compilación rodia que tienen el mismo objeto a tratar, puesto que la colección rodia rechazaba la distinción fundamental entre las averías que se denominan comunes y las que

³⁵ *Ton Basilikon Biblia Libri LX*, Parisiis, 1647, t. VII

³⁶ Rodolakis, G. E., *Από το νόμο ροδίων στο 53ο βιβλίο των Βασιλικών. Συμβολή στη μελέτη του βυζαντινού ναυτικού δικαίου*, Akademia Athenon, Athena, 2007

³⁷ Se trata de un repertorio muy breve de los diferentes títulos de los *Basílicos*, atribuido al juez Patzes, de finales del s. XI; el nombre de *Tipucitus* es una latinización de la expresión griega τί που κείται; (¿dónde se encuentra? *scil.* en los *Basílicos*). La obra se encuentra editada en la serie vaticana *Studi e testi*: libros I-XII, edd. C. Ferrini e I. Mercanti (*Studi e testi*, 25); libros XIII-XXIII, ed. F. Dölger (*Studi e testi*, 51); libros XXIV-XXXVIII, XXXIX-XLVIII y XLIX-LX, edd. S. Hörmann y F. Seidl (*Studi e testi*, 107, 179 y 193 resp.); ed. conjunta en M. M. Kritou tou Patzē, *Tipoukeitos, sive Librorum LX Basilicorum summarium*, Typis Polyglottis Vaticanis, Roma, 1914

³⁸ Es una colección de capítulos de los *Basílicos*, a texto completo o resumido, puestos por orden alfabético de palabras-clave, de finales del s. X; ed. en Zepos, I. D. y Zepos, P. I., *Ius Graecoromanum*, Georgii Feixis et Filii, Athen, 1931, vol. 5.

³⁹ Leunclavius, J., *Iuris Graeco Romani tam canonici quam civilis tomii duo*, t. II (*Leges navales*), Frankfurt, 1596 (reimpr. Farnborough, 1971), pp.265 ss.

⁴⁰ Pardessus, J. M., *Op. cit.*, pp.165 ss.

se denominan particulares, distinción admitida por el Digesto y por los *Basílicos*, y que prescribe la contribución en una y otra hipótesis; además de la *Synopsis maior*, el *Pónema nomikón* de Michel Ataliates⁴¹ y el *Hexabiblos* de Harmenópulo (1345) parecerían confirmar plenamente esta conjetura, puesto que no presentan más que las disposiciones conformes a los textos que nos quedan del título III del libro 53 del Digesto de Justiniano, redactados en un sistema del todo opuesto al de la compilación de la que se habla aquí.

Sin embargo, se ha dicho también que parece muy difícil excluir de los *Basílicos* una parte cualquiera que haya sido analizada por la *Synopsis maior* o el *Tipucitus*, puesto que estos dos compendios-síntesis no son otra cosa que índices de los *Basílicos*, uno por orden alfabético, el otro por orden de materias, y que ambos coinciden consecuentemente con la rúbrica del Ms. Paris. 1357 en presentarnos la tercera parte de la colección rodiense como formando parte de los *Basílicos*.⁴²

Ahora bien, que los redactores de los *Basílicos* hayan creído deber admitir en su colección esta parte elaborada enteramente con base en un trabajo sobre el Digesto, a pesar de la antinomia manifiesta que presenta, en su teoría general, con otros textos de la misma colección, no es algo en absoluto improbable, puesto que los *Basílicos* eran el ensamblaje de un gran número de trabajos particulares efectuados sobre los textos de Justiniano.

Los textos editados antiguos dan como cuarta pieza de la colección de leyes marítimas al extracto de un libro *de iure* atribuido a *Docimus* o *Docimius*, relativo a la autoridad de las leyes rodias. Este fragmento, que forma parte de la *Synopsis (Basilicorum) minor*⁴³ (lit. N, cap. 13) y que está redactado dentro de principios conformes al Digesto, no se encuentra, por el contrario, en ningún manuscrito conocido de la compilación.

En cuanto a la época de la composición de esta colección, algunos intérpretes antiguos (Haubold, Schoell, Bach) la sitúan en el siglo VI; otros (Jurio) la retrasan hasta el siglo XIV; otros (Lange) la atribuyen a Docimus; otros (Terrasson) a Miguel Pselo, que, según Godefroy, no sería más que el autor del prólogo. En todo caso, es difícil nombrar al autor de esta colección, procedente en realidad de diversas fuentes. En cuanto al momento de composición del texto,

⁴¹ Es un compendio de los *Basílicos* en 35 títulos, atribuido al juez Miguel Ataliates, realizado entre 1073 y 1074. Sobre este polifacético personaje, vid. la introducción a Miguel Ataliates, *Historia* (introd., ed., trad. y comentario a cargo de I. Pérez Martín), CSIC, Madrid, 2002, pp.XXV-XXXIV

⁴² Así, v. gr. Mortreuil, J. A. B., *Histoire du Droit Byzantin ou du Droit Romain dans l'Empire d'Orient*, Paris, 1843-1846 (reimpr. Otto Zeller, Osnabrück, 1966), vol. 1, p.401

⁴³ Obra anónima de mediados del s. XIII, en realidad elaborada a partir de la obra de Miguel Ataliates, con elementos tomados de la *Synopsis maior* y muchas elaboraciones propias, siguiendo el orden de las letras del alfabeto; vid. ed. en Zepos, I. D. y Zepos, P. I, *Op. cit.*, vol. 6, pp.319 ss.

entre los autores modernos, Walter Ashburner (autor de la todavía actual edición estándar de la obra) cree que esta obra fue elaborada entre el año 600 y el 800.⁴⁴ Otros bizantinistas la atribuyen a la dinastía isauria (717-802) y creen que este texto fue oficialmente promulgado como ley de la navegación en lugar del texto que se encuentra en la Compilación de Justiniano. Una tercera interpretación dice que la obra fue elaborada y también promulgada como ley a petición del patriarca Focio durante su primer patriarcado (858-867). Una cuarta posición la ve como asociada al emperador León VI (886-912), que habría ordenado su incorporación a los *Basilicos* como una parte del libro 53, concerniente a los asuntos marítimos (consecuentemente, sería una parte original de los *Basilicos*). Una quinta opinión sostiene, por su parte, que la obra es del tiempo de Estiliano Zautzes, hombre de confianza (*basileopator*) del emperador León VI sobre todo desde 898.⁴⁵ Otros bizantinistas piensan que la rúbrica y el prólogo no son partes originales de la obra y fueron redactados y añadidos ulteriormente en el sur de Italia. La opinión dominante es, en todo caso, que habrá sido compuesta, como los otros dos pequeños compendios (el *nomos stratiotikós*, una colección de leyes militares, y el *nomos georgikós*, una serie de leyes del colonato) durante el período iconoclasta, seguramente en la segunda mitad del siglo VIII.⁴⁶

La Biblioteca Nacional de París contiene cuatro manuscritos de esta colección (Mss. 1356, 1376, 1720 y 1391). Según la descripción de los manuscritos, el texto ofrece muchas irregularidades (como las otras dos colecciones) y es, por tanto, muy difícil de desentrañar, en medio de tantas lecturas inseguras, el texto primitivo de estas leyes, de la que se han producido, por tanto, numerosas ediciones.

Así, la colección de leyes marítimas apareció por primera vez en el *Eustathius* de Johannes Sichard (Sichardus).⁴⁷ Johannes Löwenklau (Leunclavius) lo incluyó en su colección *Jus Graeco-romanum*, según un manuscrito de Pierre Pithou.⁴⁸ Un texto mejor fue aportado por Johannes Laurentius, con el comentario de Pierre Peck (Peckius) sobre los títulos del Digesto y

⁴⁴ *The Rhodian Sea Law*, Oxford, 1909 (reimpr. Scientia, Aalen, 1976; ed. texto también en Zeppos, I. D. y Zeppos, P. I., *Op. cit.*, vol. 2, pp.91 ss.), pp. lxiii ss.

⁴⁵ Sobre este personaje, vid. *Oxford Dictionary of Byzantium*, OUP, New York/Oxford, 1991, vol. 3, s. v. *Zaoutzes, Stylianos*. Para esta teoría, vid. Schminck, A., "Probleme der sog. 'Nomos Rhodion nautikós'", en Chrysios, E. (ed.), *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996*, Bibliopolis, Mannheim/Möhnesee, 1999, pp.171 ss.

⁴⁶ Vid. Pieler, P. E., *Byzantinische Rechtsliteratur*, en Hunger, H., *Die hochsprachliche profane Literatur der Byzantiner*, vol. 2, Beck, München, 1978, pp.440 ss.; Van der Wal, N. y Lokin, J. H. A., *Historiae iuris graeco-romani delineatio. Les sources du droit byzantin de 300 à 1453*, Wolter, Groningen, 1985, pp.72 ss.

⁴⁷ Ed. Basilea, 1561

⁴⁸ *Jus Graeco-romanum*, Fráncfort del Meno, 1596, tomo II, pp. 265-277

del Código relativos a materias marítimas.⁴⁹ Una edición superior a todas las demás, aumentada con fragmentos inéditos, ilustrada por excelentes notas y acompañada de una nueva traducción latina, fue la realizada por Jean Marie Pardessus, según los cuatro manuscritos de la Biblioteca Real de París, en su colección de leyes marítimas.⁵⁰ No obstante, la edición estándar actual de la obra es todavía la de Walter Ashburner.⁵¹

Esta colección no se presenta nunca en un estado de aislamiento absoluto; ella (como las otras colecciones) entra constantemente en combinación con diversos textos que componen los apéndices complementarios de los manuales de Derecho publicados desde la época de León III el Isaurio (717-741) hasta casi el final del Imperio constantinopolitano (v. gr. la *Ecloga*, el *Prochiron*, la *Eisagoge*, la *Eisagoge aucta*, el *Prochiron auctum*, la *Ecloga ad Prochiron mutata*, etc.)⁵² y entre esos apéndices, unos abarcan en su contexto las tres colecciones, mientras que los otros ofrecen solamente dos o a veces solo una de ellas.

Esta irregularidad en la transmisión manuscrita de los documentos publicados después de León el Isaurio y hasta Basilio afecta al carácter general de los trabajos jurídicos, a la incertidumbre de la codificación en el siglo VIII (la *Ecloga* de León III y Constantino V, a. 741) y, sobre todo, a la posición particular o a las ideas personales de los juristas que se ocuparon de recoger los diversos elementos de la costumbre o la jurisprudencia más usuales en el práctica.

En cuanto al contenido de ese código, se trata de una obra de conjunto, una suerte de código que regulaba una vasta cantidad de temas concernientes a los problemas jurídicos de la navegación comercial: el reparto del fletamiento, los modos de préstamo a la gruesa, la responsabilidad del armador, el régimen de las averías, etc.; todo ello se encuentra allí previsto. Cada buque tiene un propietario o un arrendatario que no puede ser el capitán. Este último es el jefe absoluto a bordo, pero debe respetar los reglamentos. Los salarios del capitán y de su tripulación están jerarquizados: el capitán gana el doble que un marinero; los oficiales, el segundo de a bordo, el jefe de carpintería y el timonel, un salario y medio del marinero; el cocinero, la mitad del salario de un marino. Los comerciantes van acompañando a sus mercancías. Si la carga es dañada por el agua de la bodega, el capitán es responsable de la pérdida, puesto que debe ocuparse de recubrir de pieles la mercancía que transporta; si la carga se pierde, el propietario del

⁴⁹ *In títulos Digestorum et Codicis ad Rem Nauticam pertinentes Commentarii*, Amsterdam, 1668

⁵⁰ *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Imprimerie Royale, Paris, 1828, tomo I.

⁵¹ Cfr. *supra* nota 44

⁵² Sobre todas estas obras vid. una visión sintética en Andrés Santos, F. J., “La literatura jurídica bizantina: un epigonismo creativo”, en Sánchez-Ostiz, A., Torres Guerra, J. B. y Martínez, R. (eds.), *De Grecia a Roma y de Roma a Grecia. Un camino de ida y vuelta*, Eunsa, Pamplona, 2007, pp.393-405, con más referencias.

barco es responsable por un quinto si se trata de dinero, por un décimo si se trata de oro, perlas o seda, menos si se trata de seda húmeda. Tales obligaciones no existen para las mercancías de menor valor, como el trigo o el aceite. El valor del barco estaba fijado en 50 *nomismata* por 1.000 *modioi* (ca. 8.000 litros) o 30 si era viejo.

Los viajes por mar eran peligrosos debido a las turbulencias en el Mediterráneo y del débil tonelaje de los navíos. El mar estaba totalmente prohibido de octubre a marzo, pero el mar Negro, como el mar Egeo, amenazaban tormentas en otros períodos del año; la piratería, por otra parte, era constante en los dos mares, y las costas abundaban en pillajes de los restos de naufragios; en los puertos, a su vez, se acostumbraba a cortar los cables y a robar las anclas.⁵³ Las inversiones en embarcaciones eran pues, ciertamente arriesgadas.

IV- Los tratados comerciales

Otra fuente importante de reglamentación del tráfico marítimo internacional son los tratados “internacionales”. Los bizantinos, desde el inicio mismo del Estado bizantino, hicieron tratado con las otras potencias del momento, donde los aspectos comerciales no eran ciertamente insignificantes. Tratado con los persas, los árabes, los búlgaros, los ávaros, fueron muy relevantes en la primera época del Imperio, hasta el final de la época iconoclasta, para el comercio internacional en general. Después, todo el siglo X bizantino estuvo marcado por los célebres tratados ruso-bizantinos,⁵⁴ que durante treinta años, aproximadamente, fueron objeto de nuevas negociaciones precedidas de campañas militares. Los tratados de 907/911, 944, 971, 1046 organizaron el comercio de los Rus’ con el Imperio.⁵⁵ Los comerciantes de los Rus reunían sus barcos para emprender el difícil descenso del Dniéper, y particularmente los 68 kms. de río cortados por los ocho peligrosos rápidos que era preciso vadear a pie sobre la ribera transportando barcos y mercancías. Este largo viaje de alrededor de seis semanas, de junio a mediados julio, se terminaba bajo las murallas de Constantinopla, junto a la iglesia de San Mamés, donde se encontraba un monasterio y los traductores. Es ahí donde los comerciantes de los Rus’ venden y compran sus productos bajo control del Prefecto del Constantinopla. Se

⁵³ Sobre esto, vid. Van Doorninck, F. Jr., “Byzantine Shipwrecks”, A. Laiou, A. E. (ed.), *Op. cit.*, vol. 2, pp.899 ss.

⁵⁴ El pueblo de los Rus’ entró en contacto con los bizantinos en el año 839 y las relaciones hasta los tratados de inicios del siglo X fueron hostiles. Vid. al respecto Ostrogorsky, G., *History of the Byzantine State* (trad. ingl), Blackwell, Oxford, 1968, pp.228 ss.

⁵⁵ Más detalles en Laiou, A. E., “Exchange and Trade, Seventh-Twelfth Centuries”, en ead. (ed.), *Op. cit.*, vol. 2, p.724

trataba, en efecto, de un comercio de Estado a Estado, de la que una parte de los beneficios constituía la renta del príncipe y entraba en el tesoro imperial. Los comerciantes de los Rus' aportaban a Constantinopla la cera y la miel, de la que se hacía gran uso en la época, el pesado salado, el caviar, las pieles más buscadas y los esclavos; en contrapartida, ellos transportaban a los mercados de Kiev y de Novgorod las sedas más preciadas, las joyas y diversos artículos de lujo de fuerte valor añadido, perfumes y, notablemente, maderas exóticas, de las que rebosaba la capital imperial.⁵⁶

Con el mundo musulmán, las relaciones comerciales se reorganizaron desde ese mismo momento histórico.⁵⁷ Las guerras ininterrumpidas a lo largo de la ruta de la seda en las estepas de Asia central acabaron por destruir el Estado samánida (900-1005), cuyas grandes ciudades eran Bujará y Samarcanda. El fin del Estado samánida condujo a las caravanas a evitar Armenia, y tampoco los productos llegaron ya a través del puerto bizantino de Trebisonda. La reapertura de la Siria del norte a los bizantinos y el acuerdo concluido con el emir de Alepo en 970 hizo de esta última ciudad el principal mercado de intercambios entre el Imperio Bizantino y el mundo musulmán. Es, en efecto, en Alepo donde convergieron desde entonces las vías caravaneras del Irak, Persia y Jorasán. De todos modos, desde finales del siglo X, Alejandría se reafirmó también como el principal mercado de productos de Oriente. La preponderancia de Alejandría subraya el desarrollo del comercio marítimo, cuya hegemonía en el Mediterráneo debía corresponder poco después a los italianos. Alrededor del año 1000, Constantinopla se mantenía todavía como el gran emporio de Occidente, donde afluían las especias, las piedras preciosas, la seda bruta, las perlas, los brocados y los esclavos. Pero desde el siglo XII, lo esencial del comercio interior y exterior pasó a manos de mercaderes italianos.⁵⁸

En efecto, en el curso del siglo XI se operó una reversión en el mundo musulmán, que vio declinar el poderío abasida, y el Imperio Bizantino conoció con la dinastía macedonia una suerte de apogeo. De todos modos, la debacle de Manzikert en 1071 en Asia Menor y el avance normando en el Adriático y en los Balcanes expusieron al Imperio a los más grandes peligros. La decadencia de la flota de guerra bizantina, la ausencia de una flota turca selyúcida, las primeras cruzadas y el papel creciente de las repúblicas mercantiles italianas crearon una situación nueva

⁵⁶ Bréhier, L., *La civilización bizantina* (= *El mundo bizantino*, vol. 3; trad. esp.), UTEHA, México, 1955, pp.145 s.

⁵⁷ Vid. al respecto Canard, M., "Las relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes", en *Dumbarton Oaks Papers*, núm. 18, 1964, pp.33 ss. (= id., *Byzance et les musulmans du Proche Orient*, Variorum Reprints, London, 1973, IV).

⁵⁸ Vid. Laiou, A. E. y Morrisson, C., *The Byzantine Economy*, CUP, Cambridge, 2007, pp.200 ss.

en el Mediterráneo. Para hacer frente a las invasiones de los normandos de Italia, que querían apoderarse de Constantinopla, los bizantinos hubieron de formar una alianza con las repúblicas italianas (Venecia, Génova y Pisa), que pusieron sus flotas al servicio del Imperio, a cambio de la concesión de establecimientos permanentes en Constantinopla y de privilegios comerciales que arruinarían la industria y el comercio de Bizancio.⁵⁹ Por el tratado concluido con Venecia en mayo de 1082, Alejo I Comneno (1081-1118) creó un peligroso precedente: la concesión de ventajas económicas por razones políticas. Sus sucesores debieron aprender la lección. Después del reinado brillante de Manuel I (1143-1180), la verdad se hizo evidente y la dinastía de los Ángel condujo al Imperio hacia la ruina. El Imperio ya no dominaba el comercio marítimo entre Oriente y Occidente y Venecia se las arregló para conseguir un puesto decisivo en ese dominio desde el final del siglo XI. Génova y Pisa controlaban lo esencial del comercio con Egipto y el Magreb, así como el que se intensificó con los Estados latinos de Oriente Próximo y con Siria.

Así, en el giro del siglo XI, Venecia,⁶⁰ seguida de cerca por Amalfi, se propuso desarrollar las posiciones obtenidas en Bizancio para apoderarse de las redes comerciales de Oriente. Por las posiciones que ella adquirió en rivalidad con Génova en el Mediterráneo central y oriental, Venecia se convirtió rápidamente en el intermediario privilegiado entre Constantinopla y sus distintos socios comerciales. Así, Creta se hizo en el siglo XII una plaza alternante del comercio ítalo-bizantino.

Al ser la vía de comunicación marítima más segura entre Constantinopla y Europa occidental durante mucho tiempo la que pasaba por el Adriático y el mar Egeo, el papel de las ciudades comerciales italianas no podía sino afirmarse. En los siglos XI y XII, las principales repúblicas mercantiles de Italia –Venecia, Pisa y Génova– obtuvieron importantes concesiones comerciales de Bizancio, así como sus barrios en los accesos al Cuerno de Oro, que se convirtió en el principal barrio portuario y comercial de Constantinopla, sin que la actividad del antiguo puerto Juliano disminuyera por ello. Desde Alejo I Comneno hasta Alejo III Ángel (1195-1203), los emperadores bizantinos acordaron concesiones comerciales y fundiarias a las repúblicas marítimas.

Poder marítimo dominante en el Adriático, Venecia se impuso en tanto que aliado de Bizancio frente a la amenaza normanda. Después de las victorias que consiguió sobre estos

⁵⁹ Sobre esta problemática, vid. recientemente Penna, D., *The Byzantine Imperial Acts to Venice, Pisa and Genoa, 10th – 12th centuries. A Comparative Legal History*, Eleven International, Publishing, The Hague, 2012.

⁶⁰ Nicol, D. M., *Byzantium and Venice: a study in diplomatic and cultural relations*, CUP, Cambridge, 1999; Ravegnani, G., *Bizancio y Venecia* (trad. esp.), Machado, Madrid, 2011

últimos en el Adriático meridional, ante la necesidad de expulsar a los normandos de la Italia del sur, Alejo I concedió a Venecia en 1082 privilegios comerciales sin precedentes válidos para el conjunto del Imperio, comenzando por la primera concesión territorial en el distrito de Gálata en Constantinopla; la de los pisanos fue establecida en los años 1111-1112, mientras que los genoveses se instalaron en 1170. Con la exención de toda clase de tasa, extremadamente ventajosa con respecto a los mercaderes bizantinos, la Serenísimas obtuvo extraordinarios privilegios comerciales. Venecia constituirá desde entonces un actor económico de primer orden en la historia de Bizancio, antes de que le fuera concedido un papel importante a Génova, cuya rivalidad con Venecia se desarrolló en el último período del Imperio.

Mientras que, como hemos visto, la actividad comercial bizantina estaba en su origen sometida a una reglamentación minuciosa, la de Venecia estaba casi libre de toda constricción administrativa.⁶¹ El comercio veneciano estaba exento de todo impuesto y sus barcos estaban libres de tasas de estibación o de estacionamiento. Venecia dispensaba a Bizancio los productos de la Europa septentrional, e importaba allí los del Mediterráneo oriental. Tan es así, que el Imperio se vio privado del beneficio de los intercambios y del tránsito de mercancías de las que había sido el proveedor habitual. Manuel I retiró sus privilegios a Venecia en 1171 para transferírseles a Génova y a Pisa. Desviada por Venecia en su beneficio, la Cuarta Cruzada restableció su dominación sobre el Mediterráneo oriental. Los cambios geopolíticos en esta parte del mundo, la profunda crisis del Imperio, así como el comercio y la economía en general, habían abierto la vía a una intervención exterior sobre su economía urbana. Un proceso que no pudo más que reducir los medios de un Estado desbordado por todas partes.⁶² La economía dirigida, el estatismo, que había producido la grandeza y el éxito de las empresas económicas de Bizancio, desapareció para siempre. La industria y el comercio fueron desde entonces libres, pero los beneficios de esta libertad acabaron por enriquecer sobre todo a extranjeros o a grandes propietarios provistos de beneficios.

Desde entonces la participación de Bizancio en los intercambios internacionales se redujo a las tasas aduaneras que no eran suficientes para equilibrar los gastos del Estado, lo que implicó una honda crisis financiera y la devaluación irresistible de su moneda.⁶³

⁶¹ Vid. Luzzato, G., *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Centro Internazionale delle arte e del costume, Venezia, 1961, *pass*.

⁶² Cfr. Laiou, A. E. y Morriison, C., *Op. cit.*, pp.224 ss.

⁶³ Henty, M. F., *Op. cit.*, pp.526 ss.; cfr. asimismo id., *Coinage and Money in the Byzantine Empire*, Dumbarton Oaks, Washington D. C., 1969, pp.3 ss.

V- La decadencia

Esta evolución de la moneda bizantina refleja perfectamente el decremento comercial experimentado por el Imperio desde el final del siglo XI hasta el siglo XV, como ya se ha dicho previamente.⁶⁴ Las conquistas selyúcidas de Asia Menor, que habían privado a Constantinopla de una gran parte de sus recursos cerealísticos, cortaron numerosas rutas comerciales vitales para la Capital, en el momento en que las flotas comerciales italianas se hacían más abundantes y aparecían más a menudo ante las costas bizantinas, anunciando las Cruzadas que revolucionarían el comercio en Oriente en detrimento de Bizancio. En 1082, Alejo I, debilitado por la guerra contra los turcos, sacudido por las invasiones en los Balcanes y el ataque normando al Épiro, pidió a Venecia, amenazada por el ataque normando, su ayuda financiera y el apoyo de su flota. Diez años más tarde, en 1092, el emperador pagó su deuda dispensando a Venecia de pagar en un cierto número de ciudades la tasa del 10% que recaía sobre los otros comerciantes del Imperio. Venecia tomó entonces en Constantinopla el lugar dejado por Amalfi, que pronto pasó a estar bajo la esfera de influencia normanda. En 1111 Pisa vio sus derechos de aduana reducidos al 4% y obtuvo también ella un establecimiento en Constantinopla.⁶⁵ Menos de un siglo más tarde, los genoveses se instalaron, a su vez, en la capital bizantina y consiguieron poco a poco casi las mismas ventajas fiscales que los venecianos. Los emperadores trataron muchas veces de suprimir los privilegios concedidos a los italianos, pero se vieron obligados a restablecerlos. El gran comercio pasó pronto a sus manos, y verdaderas colonias con su administración se fijaron en Constantinopla; pero aceptaron pagar impuestos elevados, a menudo arbitrarios, que compensaban las desgravaciones concedidas por el fisco bizantino.

El efecto de las Cruzadas sobre el comercio del Imperio no fue sentido inmediatamente.⁶⁶ Aquellas, en efecto, aportaron de entrada nuevos clientes, pero al mismo tiempo abrieron a los barcos occidentales las puertas de Siria, cerradas durante cinco siglos. Constantinopla dejó ser el mercado central entre Oriente y Occidente. A pesar de todo, gracias al comercio con el norte y con el este, la capital todavía era próspera a mediados del siglo XII, solo Bagdad le era siquiera comparable. A final de siglo, el deterioro es, sin embargo, evidente: el gobierno fastuoso de Manuel I y los desastres militares del final de su reinado esquilmaron el tesoro imperial. Las

⁶⁴ Laiou, A. F. y Morriison, C., *Op. cit.*, pp. 215 ss.

⁶⁵ Vid. Penna, D., *Op. cit.*, pp.101 ss.

⁶⁶ Laiou, A. E. y Morriison, C., *Op. cit.*, p.166

continuas rivalidades entre las comunidades italianas causaban en Constantinopla desórdenes sin fin, de los que a menudo eran causa los gastos de las mercancías depositadas en los almacenes. Los sentimientos hostiles hacia los latinos se fueron desarrollando cada vez más en la capital, que se concretaron en la masacre de los occidentales de 1182 y el incendio de sus barrios. Los italianos devastaron entonces las costas del Imperio, para reaparecer pronto sobre el Cuerno de Oro con sus antiguos privilegios y la pretensión, sobre todo entre los venecianos, de controlar no solo la actividad comercial del Imperio, sino el Estado mismo: la ocupación de Constantinopla por los latinos en 1204 identificó la vía comercial de la capital del nuevo Estado (Imperio latino de Oriente) con la de Venecia. El imperio de Nicea, en cambio, no se encontraba sobre una gran vía comercial, y eludió, pues, el lujo, practicando la autarquía con el objetivo de subvenir a sus propias necesidades. El imperio de Trebisonda, por el contrario, situado a la salida de la importante ruta de Persia y de Armenia, que vio desarrollarse su tráfico con el crecimiento del Imperio Mongol, a pesar de la pobreza de su suelo, conoció la prosperidad, pues supo mantener con un tipo poco elevado los impuestos sobre las caravanas y los barcos genoveses que venían a adquirir sus mercancías. En cuanto al emperador de Tesalónica, este dependía de los comerciantes extranjeros: su posición le deparaba, pues, una existencia agitada.⁶⁷

La restauración del Imperio por los Paleólogos se hizo gracias a los genoveses; estos obtuvieron entonces el libre acceso a todos los puertos, y su factoría de Pera absorbió pronto todo el comercio de Constantinopla, incluso el del mar Negro, donde instalaron colonias en Caffa (Teodosia) y en Tana (Tanais). El comercio fue monopolizado por los extranjeros.⁶⁸ Venecia disfrutó de los mismos privilegios que Génova, pero su colonia fue más reducida y su papel menor: los comerciantes de Pisa, de Florencia, de Ancona, de Narbona, de Sicilia pagaban solamente el 2% sobre los productos exportados o importados; los catalanes, el 3%. Como, por otra parte, los comerciantes extranjeros debían pagar, en el puerto bizantino en el que librarán su carga, el impuesto a la importación, preferían, en general, adquirir los productos orientales en el Bósforo para transportarlos a Occidente. La marina mercante griega, de todos modos, siguió siendo todavía poderosa, parece ser, hasta el siglo XIV, cuando se produjo la disolución de la flota de guerra.⁶⁹ Se constata, en efecto, que en esta época la corporación de los marinos de Tesalónica era muy activa, pero si ignora, ciertamente, cómo era en la capital. Lo que se sabe, por

⁶⁷ Guillou, A., *La civilisation byzantine*, Arthaud, Paris, 1974, pp. 314 s.

⁶⁸ Vid. Laiou-Thomadakis, A. E., "The Byzantine economy in the Mediterranean trade system: thirteenth-fifteenth centuries", en *Dumbarton Oaks papers*, núm. 34-35, 1980-81, pp.177 ss.

⁶⁹ Ahrweiler, H., *Op. cit.*, pp. 374 ss.

el contrario, es que los barcos griegos hacían la competencia a las flotas extranjeras, puesto que ellos no pagaban impuestos a la exportación, ni quizá por la importación del extranjero. Pero en este último caso la ventaja para ellos era escasa, puesto que los mercaderes italianos controlaban estrictamente todos los puertos en los que ellos se abastecían. La flota mercante griega se había convertido en una flota de interés local: pequeños puertos como Mesembria o Monemvasia tenían algunas unidades para satisfacer las necesidades locales, los comerciantes de grano adquirían naves que luego revendían al final de la temporada. Todo el comercio de exportación había pasado poco a poco a manos de extranjeros y los productos de la Tracia, como el vino de Malvasía, eran transportados por embarcaciones italianas.

El Imperio de Trebisonda no tuvo prácticamente marina, puesto que sus puertos estaban demasiado poco abrigados frente a los rigores del invierno; el despotado de Épiro, en cambio, sí tuvo una pequeña flota.⁷⁰

A pesar de los severos controles aduaneros bizantinos, que verificaban la nacionalidad de las embarcaciones, el tonelaje y la naturaleza de la carga en Pera y en Constantinopla, a pesar de los impuestos y los inconvenientes creados por los turcos otomanos antes del final del siglo XIV, cuando se instalaron sobre la ribera asiática del Bósforo, los comerciantes extranjeros vinieron a traficar en el Cuerno de Oro hasta 1453 y el gobierno bizantino todavía hizo concesiones, en vísperas de la toma de Constantinopla, a nuevas colonias extranjeras.⁷¹

En la época, la explicación que solía admitirse de la decadencia económica del Imperio Bizantino era que los griegos no se dirigían a llevar la mercancía a los clientes extranjeros, sino que esperaban a que estos vinieran; las colonias italianas, aprovechando esta deficiencia, se aproximaron a las fuentes de producción ocupando el Imperio, y a continuación lo arruinaron haciéndose conceder exenciones de derechos de aduana, antes de venderle sus propios productos industriales que tomaron el lugar de la fabricación griega. Las flotas de mercaderes occidentales habrían asfixiado así al Imperio Bizantino.⁷²

Pero, en realidad, la decadencia comercial de Bizancio es una consecuencia de su decadencia económica. Desde el siglo XI, en efecto, mientras que las ciudades se desarrollaban al mismo tiempo que la industria y el comercio adquirían un nuevo auge, y que una clase media urbana comenzaba a contar en la política, se distinguen en las estructuras mismas de la economía las debilidades que limitarán su crecimiento. Las empresas eran todas familiares y muy dispersas,

⁷⁰ Guillou, A., *Op. cit.*, p.315.

⁷¹ Bréhier, L., *Op. cit.*, pp.163 ss.

⁷² Cfr. referencias en Guillou, A., *Op. cit.*, p.316

el comercio interior estaba fraccionado y focalizado localmente, con un pequeño radio de acción, el comercio exterior había pasado a manos de los árabes, los amalfitanos y los venecianos, la provincia se enriquecía al margen del poder central; por otra parte, la industria y el comercio eran enormemente dependientes de la aristocracia terrateniente, que disponía de los excedentes comercializables de la producción agrícola y que participaba directa o indirectamente en las actividades industriales y comerciales: la producción industrial disminuirá muy pronto, el comercio interior quedará estacionario, y los bizantinos quedarán como meros intermediarios, escaseando los capitales disponibles. Hasta mediados del siglo XI, el Imperio Bizantino siguió siendo la potencia económica más grande de Europa, pero las estructuras arcaicas de su industria y de su comercio no estaban adaptadas ni a su crecimiento, ni a las transformaciones que se estaban operando en el mundo mediterráneo. Mientras un cierto equilibrio se había alcanzado entre los diversos sectores de la producción y entre las regiones productoras, el ritmo de desarrollo se ralentizó, antes de que la economía quedara reducida pronto al estancamiento, y más tarde al subdesarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes y documentos

Acta et Diplomata Graeca Medii Aevii. Sacra et Profana, collecta et edita (Franz Miklosich y Joseph Müller, eds.). Vol. 3: *Acta et diplomata res Graecas Italasque illustrantia*, Wien, 1865 (reimpr. anast. Scientia Verlag, Aalen, 1968)

Basilicorum Libri LX. Series A. Textus (H. J. Scheltema y N. Van der Wal, eds.), J. B. Wolters, Groningen, 1955-1988; *Series B. Scholia* (H. J. Scheltema y D. Holwerda, eds.), Wolters, Groningen, 1953-1985

Corpus Iuris Civilis, 11^o ed., Weidmann, Berlin, 1954. Vol. 1: *Institutiones. Digesta* (Theodor Mommsen y Paul Krüger, eds.), Vol. 2: *Codex Iustinianus* (Paul Krüger, ed.), Vol. 3: *Novellae* (Rudolf Schoell y Wilhelm Kroll, eds.)

Das Eparchenbuch Leons des Weisen (Johannes Koder, ed. y trad), Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien, 1991

Harmenopoulos, Konstantinos, *Manuale legum sive Hexabiblos: cum appendicibus et legibus agrariis* (Gustav Ernst Heimbach, ed.), Leipzig, 1851 (reimpr. anast. Scientia Verlag, Aalen, 1969)

Il libro dei conti di Giacomo Badoer (Umberto Dorini y Tommasso Bertelè, eds.), Libreria dello Stato, Roma, 1956

Miguel Atalíates, *Historia* (introd., ed., trad. y comentario a cargo de Inmaculada Pérez Martín), CSIC, Madrid, 2002

Signes Codoñer, J y Andrés Santos, F. J., *La Introducción al Derecho (Eisagoge) del patriarca Focio*, CSIC, Madrid, 1997

The Rhodian Sea Law (Walter Ashburner, ed.), Oxford, 1909 (reimpr. Scientia Verlag, Aalen, 1976)

M. Kritou tou Patzē, *Tipoukeitos, sive Librorum LX Basilicorum summarium*, Typis Polyglottis Vaticanis, Roma, 1914 (libros I-XII, C. Ferrini e I. Mercanti, eds., en *Studi e testi*, vol. 25; libros XIII-XXIII, F. Dölger, ed., en *Studi e testi*, 51; libros XXIV-XXXVIII, S. Hörmann y F. Seidl, eds., en *Studi e testi*, 107; libros XXXIX-XLVIII, S. Hörmann y F. Seidl, eds., en *Studi e testi*, 179; libros XLIX-LX, S. Hörmann y F. Seidl, eds., en *Studi e testi*, 193)

Pardessus, Jean Marie, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Imprimerie Royale, Paris, 1828

Zepos, Ioannes D. y Zepos, Panagiotes Ioannu, *Ius Graecoromanum*, Georgii Feixis et Filii, Athena, 1931 (6 vols.)

Obras generales y artículos de revistas

Ahrweiler, Hélène, “Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance”, *Revue des Etudes byzantines*, núm. 19 (= *Mélanges R. Janin*), 1961, pp.239-252 (= ead., *Études sur les structures administratives et sociales de Byzance*, Variorum Reprints, London, 1971, II)

Ahrweiler, Hélène, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*, P.U.F., Paris, 1966

Andréadès, André M., “Byzance, paradis du monopole et du privilège”, *Œuvres. Vol. I: Histoire économique et financière de la Grèce*, Faculté de Droit de la Faculté de Droit de l’Université d’Athènes, Athènes, 1938, pp.599-607

Andrés Santos, Francisco J., “La literatura jurídica bizantina: un epigonismo creativo”, en Sánchez-Ostiz, Álvaro, Torres Guerra, José B. y Martínez, R. (eds.), *De Grecia a Roma y de Roma a Grecia. Un camino de ida y vuelta*, Eunsa, Pamplona, 2007, pp.393-405

Azuni, Domenico Alberto, *Droit maritime de l’Europe*, vol. 1, Renouard, Paris, 1805

Bréhier, Louis, *El mundo bizantino*, vol. 3: *La civilización bizantina* (trad. esp.) UTEHA, México, 1955

Bravo García, A. y Álvarez Arza, M. J., “Banca y banqueros en tiempos de Justiniano: a propósito de un libro reciente”, *Erytheia*, núm. 10, 1989, pp. 57-72

Canard, Marius, “Las relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes“, en *Dumbarton Oaks Papers*, núm. 18, 1964, pp. 33-56 (= id., *Byzance et les musulmans du Proche Orient*, Variorum Reprints, London, 1973, IV)

Castresana Herrero, Amelia, *El préstamo marítimo griego y la pecunia traiecticia romana*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1982

Chevreau, Emmanuelle, “La *lex Rhodia de iactu*: un exemple de la réception d’une institution étrangère dans le droit romain”, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, núm. 73, 2005, pp.67-87

Claussen, C., *Ueber die Lex Rhodia de jactu, mit Berücksichtigung der modernen Seerechte, besonders des deutschen Handelsgesetzbuches*, C. F. Mohr, Kiel, 1876

Déroche, Vincent, Puech, Vincent y Métivier, Sophie, *Le monde byzantin, 750-1204: économie et société*, Atlande, Neuilly, 2007

Díaz Bautista, Antonio, *Estudios sobre la banca bizantina (Negocios bancarios en la legislación de Justiniano)*, Universidad de Murcia, Murcia, 1987

Faci Lacasta, Javier, *Introducción al mundo bizantino*, Síntesis, Madrid, 1996

Gaurier, Dominique, *Le droit maritime romain*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004

Gofas, Demetrios, "The Byzantine Law of Interest", en Laiou, Angeliki E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, vol. 3, pp.1096-1104

Guillou, André, *La civilisation byzantine*, Arthaud, Paris, 1974

Hendy, Michael F., *Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450*, C.U.P., Cambridge, 1985

Hendy, Michael F., *Coinage and Money in the Byzantine Empire*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D. C., 1969

Janin, R., *Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique*, Institut Français d'Etudes Byzantines, Paris, 1950

Jehel, Georges, Bojowić, Boško I. y Conticello, Vassa, *Le monde byzantin, du milieu du VIII^e siècle à 1204. Économie et société*, Éd. Du Temps, Nantes, 2006

Kaser, Max, *Das römische Privatrecht*, 2^o ed., Beck, München, 1971-1975 (2 vols.)

Khalilieh, Hassan S., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitab Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, Leiden, 2006

Lacour-Gayet, Jacques, *Histoire du commerce*, vol. 2: *Le commerce de l'ancien monde jusqu'à la fin du XV^e siècle*, Spid, Paris, 1950

Laiou, Angeliki E. y Morrisson, Cécile, *The Byzantine Economy*, CUP, Cambridge, 2007

Laiou, Angeliki E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002 (3 vols.)

Laiou, Angeliki E., “Exchange and Trade, Seventh-Twelfth Centuries”, en Laiou, Angeliki E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, vol. 2, pp. 697-769

Laiou-Thomadakis, Angeliki E., “The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System: Thirteenth-Fifteenth Centuries”, *Dumbarton Oaks Papers*, núm. 34-35, 1980-81, pp. 177-222

Letsios, Dimitrios G., *Nomos Rhodion Nautikos. Das Gesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelsschiffahrt in Byzanz*, Institut der Ägäis für das See- und Schiffahrtrecht, Rhodos, 1996

Luttwak, Edward N., *The great strategy of the Byzantine Empire*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 2009

Luzzato, Gino, *Storia economica di Venezia dall’XI al XVI secolo*, Centro Internazionale delle arte e del costume, Venezia, 1961

Malamut, Élisabeth y Sidéris, Georges, *Le monde byzantin. Économie et société (milieu VIII^e siècle – 1204)*, Éd. Belin, Paris, 2006

Maridaki-Karatza, O., “Legal Aspects of the Financing of Trade”, en Laiou, A. E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, vol. 3, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, pp.1105-1120

Morrisson, Cécile, “Byzantine Money: Its Production and Circulation”, en Laiou, Angeliki E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, vol. 3, pp.909-966

Mortreuil, Jean Anselm Bernard, *Histoire du Droit Byzantin ou du Droit Romain dans l’Empire d’Orient*, Paris, 1843-1846 (reimpr. Otto Zeller, Osnabrück, 1966) (3 vols.)

Nicol, Donald M., *Byzantium and Venice: a study in diplomatic and cultural relations*, CUP, Cambridge, 1999

Oikonomides, Nicolas, “L’uomo d’affari”, en Cavallo, Guglielmo (ed.), *L’uomo bizantino*, Ed. Laterza, Roma/Bari, 1992, pp.209-251

Oikonomides, Nicolas, “Le marchand byzantine de provinces”, en AA.VV., *Mercati e mercanti nell’alto medioevo: l’area Euroasiatica e l’area Mediterranea (Atti della settimana di studio del Centro Italiano di Studi sull’Alto Medioevo, 23-29 aprile 1992)*, Centro italiano di studi sull’alto Medioevo, Spoleto, 1993, pp.633-665 (= id., *Social and Economic Life in Byzantium* [ed. E. Zachariadou], Ashgate, Adelshot, 2004, XII)

Oikonomides, Nicolas, “Silk trade and production in Byzantium from the sixth to the ninth century: the seals of kommerkiarioi”, *Dumbarton Oaks Papers*, núm. 40, 1986, pp.33-53 (= id., *Social and Economic Life in Byzantium* [ed. E. Zachariadou], Ashgate, Adelshot, 2004, VIII)

Oikonomides, Nicolas, “Un vaste atelier: artisans et marchands”, en Ducelier, Alain y Balard, Michel (dirs.), *Constantinople 1054-1261. Tête de la chrétienté, proie des Latins, capitale grécque*, Éd. Autrement, Paris, 1996, pp.104-135

Oikonomides, Nicolas, *Hommes d’affaires grecs et latins à Constantinople (XIII^e-XV^e siècles)*, Institute d’Études Médiévales Albert-le-Grand/Librairie J. Vrin, Paris, 1979

Ostrogorsky, George, *History of the Byzantine State* (trad. ingl), Blackwell, Oxford, 1968

Papagianni, Eleftheria, “Formes d’entreprises maritimes des Constantinopolitains à la fin du XIV^e siècle”, en Chrysos, Euangelos K. (ed.), *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996*, Bibliopolis, Mannheim und Möhnsee, 1999, pp.179-184

Pardessus, Jean Marie, *Us et coutumes de la mer ou Collection des usages maritimes des peuples de l’Antiquité et du Moyen Age*, vol. 1, Imprimerie Royale, Paris, 1847

Patlagean, Evelyne, “Byzance et les marchés du grand commerce, vers 830-vers 1030. Entre Pirenne et Polanyi”, en AA.VV., *Mercati e mercanti nell’alto medioevo: l’area euroasiatica e l’area mediterranea (Atti della settimana di studio del Centro Italiano di Studi sull’Alto Medioevo, 23-29 aprile 1992)*, Centro italiano di studi sull’alto Medioevo, Spoleto, 1993, pp.587-632

Penna, Dafni, *The Byzantine Imperial Acts to Venice, Pisa and Genoa, 10th – 12th centuries. A Comparative Legal History*, Eleven International, Publishing, The Hague, 2012

Pieler, Peter E., *Byzantinische Rechtsliteratur*, en Hunger, Herbert, *Die hochsprachliche profane Literatur der Byzantiner*, vol. 2, Beck, München, 1978, pp.440 ss.

Pontoriero, Ivano, *Il prestito marittimo in diritto romano*, Bologna University Press, Bologna, 2011

Ravegnani, Giorgio, *Bizancio y Venecia* (trad. esp.), Machado, Madrid, 2011

Rodolakis, Georges E., *Από το νόμο ροδίων στο 53ο βιβλίο των Βσιλικών. Συμβολή στη μελέτη του βυζαντινού ναυτικού δικαίου*, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, 2007

Sánchez Collado, Elena, “La inflación monetaria según C. 11.11(10).2 : una aplicación del principio *ius suum cuique tribuere*”, en Resina Sola, Pedro (ed.), *Fundamenta iuris. Terminología, principios e interpretatio*, Universidad de Almería, Almería, 2012, pp. 439 ss.

Schminck, Andreas, “Probleme der sog. ‚Nomos Rhodion Nautikos’”, en Chrysos, Euangelos K. (ed.), *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996*, Bibliopolis, Mannheim und Möhnsee, 1999, pp.171-178

Svoronos, Nicolas, “Remarques sur les structures économiques de l’Empire byzantin au XI siècle”, *Travaux et Mémoires*, núm. 6, 1976, pp.49-67

Torrent, Armando, “Actividad bancaria e inflación en época diocleciana-constantiniana”, *Iura*, núm. 57, 2008-2009, pp. 49 ss.

Van der Wal, Nicolaas y Lokin, Jan H. A., *Historiae iuris graeco-romani delineatio. Les sources du droit byzantin de 300 à 1453*, Wolter, Groningen, 1985

Van Doorninck, F. Jr., “Byzantine Shipwrecks”, en Laiou, Angeliki E. (ed.), *The Economic History of Byzantium*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C., 2002, vol. 2, pp.899-905

Wagner, H., “Die *lex Rhodia de iactu*”, *Revue Internationale des Droits de l’Antiquité*, núm. 44, 1997, pp. 357-380 (= *Atti dell’Accademia Romanistica Costantiniana* (= *XIII Convegno Internazionale in Memoria di André Chastagnol*), núm. 13, 2001, pp. 761 ss)