

NAUFRAGIO, PIRATERÍA Y “SODALES” MARÍTIMAS [Shipwreck, Piracy and Maritime “Sodales”]

PATRICIO IGNACIO CARVAJAL R.*
 Pontificia Universidad Católica de Chile

RESUMEN

En la Antigüedad, la piratería y el comercio internacional son un fenómeno unitario dentro del Mediterráneo. Esta práctica conjunta se refleja tanto en el lenguaje como en los usos jurídicos; especialmente, respecto de esto último, en el tratamiento del naufragio. Este “derecho de naufragio” se aplicaba a los extranjeros que, encontrándose en el propio puerto, no contaban con los permisos necesarios para comerciar, o bien, eran connacionales de otro comerciante-pirata que tenía alguna deuda en dicho lugar. La violencia hacia los extranjeros resultaba fundamental para la provisión de mercancías. Y ésta no sólo consistía en asaltos (lo que en el concepto actual denominaríamos propiamente piratería) sino también en estas formas de represión “estatal” como el naufragio. La Roma arcaica no fue ajena a este estado de cosas. Es más, pareciera que el código decenviral también consintió la existencia de grupos de comerciantes marítimos (sodales) entre cuyas actividades también se contaba la piratería.

PALABRAS CLAVE. Piratería – *Sodalitas* – Naufragio – *Ius naufragii*.

ABSTRACT

In the ancient times, piracy and international trade were a united phenomenon within the Mediterranean. This joint practice is reflected both in the language as well as in the legal usages; especially, regarding this, in the treatment of the shipwreck. This “shipwreck law” was applied to foreigners that, being at the port, did not have the necessary authorisations to trade or were compatriots of other trader-pirate that had a debt in said place. Violence towards the foreigners was fundamental for the supply of goods. And this not only consisted of assaults (which nowadays we would call piracy) but also in these forms of “state” repression like shipwreck. The archaic Rome was also concerned with this state of the things. In fact, it seems that the decenviral code also consented the existence of groups of maritime traders (sodales) among whose activities also included piracy.

KEYWORDS: Piracy – *Sodalitas* – Shipwreck – *Ius naufragii*.

* Profesor de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Dirección postal: Facultad de Derecho, Pontificia Universidad Católica de Chile, Avda. Bernardo O’Higgins 340, Santiago, Chile. Correo electrónico: carvajal@uc.cl. Este trabajo es parte del proyecto N° 11060308, de FONDECYT y del proyecto N° 2006/1, del concurso Inicio, de la P. Univ. Católica de Chile.

El naufragio en la Antigüedad, además de su sentido catastrófico¹, conservado hasta hoy² a pesar de los cambios culturales –según el significado vinculado a la pérdida de una nave por fortuna de mar–³, también tuvo un sentido religioso-político completamente diferente⁴. Dicho sentido, que es el originario, conecta el naufragio con la exclusividad de la protección divina y, en consecuencia, también de la protección jurídica a los solos individuos de la propia sociedad política: con meridiana claridad, los antiguos pensaban que si un extranjero –que desde ya no era sujeto de derecho–, sufría una catástrofe marítima –de por sí, un ámbito eminentemente sobrehumano–, esto no podía ser otra cosa que la expresión del castigo proveniente de la ira de los dioses, de tal forma que el náufrago era un sujeto completamente indigno del socorro de los hombres y del de la ley⁵.

De este contexto, que no es otra cosa que una expresión más del eje hospitalidad-hostilidad que determinaba las relaciones internacionales⁶, arrancaba la justificación para que el naufragio termine, ya en época helenística⁷, por considerarse como el ejercicio de un derecho “estatal” de apresamiento, ejecutado con ocasión de hallarse atracada en puerto una nave extranjera no autorizada, perteneciente al deudor o a cualquier connacional suyo⁸. Tal derecho legitimaba la

¹ SHEPHERD, E. J., *Populonia, un mosaico e l'iconografia del naufragio*, en *MEFRA*. 111 (1999) 1, pp. 119-144.

² Como señala Duque, el estudio del derecho de naufragio suele iniciarse a través de la exposición del significado del propio término “naufragio”, que a veces entendemos casi intuitivamente. Etimológicamente el término naufragio proviene de la unión de “nave”, *navis*, y “romper”, *frango* (cfr. SEGURA, S., *Diccionario etimológico latino y español* (Madrid, Ediciones Generales de Anaya, 1985), s. v. “Naufragium”, p. 460). Así, llega a nosotros esta construcción etimológica a través de la *Glossa*, por boca de Accursio, *Magna Glossa ad legem*, C. 11, 5, 1, “*Dicitur naufragium quasi navis fractura, a nave et frango*”. En el lenguaje moderno adquirió el sentido de “siniestro marítimo” o, más precisamente, el de efecto de un siniestro marítimo. Véase BRISSONIUS, B., *De Verborum quae ad ius civile pertinent significatione* (1743), s.v. “Naufragium”, p. 886; FORCELLINI, Æ., *Lexicon totius Latinitatis*, s. v. “Naufragium” (reimp. Patavii, Typis Seminarii, 1940), iv, pp. 337-338; BERGER, A., *Encyclopedic Dictionary of Roman Law* (Philadelphia, The American Philosophical Society, 1953), s.v. “Naufragium”, p. 592; SCIALOJA, A., s. v. “Naufragio”, en *NDL*, pp. 865 ss.; FERRARINI, S., *Note sul concetto di naufragio*, en *RDN*. 24 (1963), pp. 90 ss.; DUQUE, J., *Nueva Enciclopedia Jurídica* (Madrid, Editorial Francisco Seix, 1982), s. v. “Naufragio”, p. 1.

³ CUQ, E., en Ch. DAREMBERG - M. E. SAGLIO (dir.), *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines, d'Après les Textes et les Monuments* (Paris, Librairie Hachette, 1918), iv, 1^{re} partie (N-Q), s. v. “Naufragium”, p. 7.

⁴ Véase CARVAJAL, P. I., *Nota en torno al ius naufragii y la libertad de navegación. Observaciones romanistas*, *Ius Publicum* 15 (Santiago, 2005), pp. 53-63.

⁵ SCHIAPPOLI, D., *Il “ius naufragii” secondo il diritto della chiesa*, en *RDN*. 16-17 (1938), p. 137; ANDRICH, L., en *DI*, s. v. “Naufragio”, pp. 1.303-1.312.

⁶ ANDRICH, s. v. “Naufragio”, cit., p. 1.304.

⁷ ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain* (Paris, SEVPEN., 1966), pp. 339 ss. y 398 ss.

⁸ PURPURA, G., *Il naufragio nell diritto romano. Problemi giuridici e testimonianze archeologiche*, en *AUPA*. 43 (1995), p. 466; ROUGÉ, J., *La marine dans l'antiquité* (Paris, Presses Universitaires de France, 1975), pp. 161 y 162; VÉLISSAROPOULOS, J., *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en grèce et dans l'orient hellénisé* (Genève-Paris, Droz-Minard, 1980), pp. 143 a 146.

confiscación de la nave, incluidas las mercancías, y la reducción de la tripulación a la esclavitud⁹ o, en alguna época, su inmolación a los dioses¹⁰.

En aquellos pueblos en que se había conformado este “derecho de naufragio”¹¹ ya hacia el siglo v a. C.¹², el término “naufragio”, más que a un siniestro, se refería en abstracto al efecto de la “pérdida o ruina de una embarcación en el mar”¹³ sin importar la causa –de ahí la actual acepción, aún más abstracta, de “ruina”, “catástrofe” o “destrucción”–¹⁴, pues, en su ejercicio, lo mismo daba que se provocara propiamente el naufragio de la nave o que ésta, perfectamente íntegra, fuera apresada al atracar imprevistamente en puerto¹⁵.

En estas circunstancias, ahí donde incivilizadamente se aceptaba el *ius naufragii*, aparecía como bastante natural que una comunidad ribereña se apoderase en sus costas de la tripulación y de la carga¹⁶. Así, este primitivismo político tuvo la misma base ideológica que la expresión activa de violencia de los primeros pueblos navegantes: los saqueos en los diversos puertos con el fin de llevar productos para el intercambio en sus propios países, es decir, la piratería¹⁷.

Si bien pudo ser contenida, la piratería no quedó excluida después de la victoria de Ramsés III sobre los “pueblos de mar”¹⁸. Muy por el contrario, ya desde

⁹ FERRARINI, *Note sul concetto di naufragio*, cit. (n. 2), p. 91.

¹⁰ HEROD., *Hist.* IV, 103; POMP. MELA, *De situ orbis* 2, 1. Véase GARLAN, Y., *La guerra en la antigüedad* (Madrid, Alderabán Ediciones, 2003), p. 28.

¹¹ PURPURA, *Il naufragio nell diritto romano*, cit. (n. 8), p. 466.

¹² VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit. (n. 8), pp. 146 ss.

¹³ En la legislación española, este concepto se encuentra en el *Fuero Real*: véase DUQUE, s. v. “Naufragio”, cit. (n. 2), p. 2.

¹⁴ SEGURA, S., s. v. “Naufragium”, cit. (n. 2), p. 460.

¹⁵ GARLAN, *La guerra en la antigüedad*, cit. (n. 10), p. 28.

¹⁶ El mito de las harpías da cuenta de esta situación. Los trucos eran utilizados desde muy antiguo y podían ser muy variados. De ahí la amplitud de la cláusula con que se los prohibía en Mesopotamia, como se aprecia en las “Leyes de Ešnunna” 6: “Si un hombre se apodera mediante argucias de una embarcación que no es suya, pagará 10 siclos de plata”; mucho más amplia, y “causalista”, es el precepto del “Código de Hamurabi” 8: “Si un hombre roba un bucy, o una oveja, o un asno, o un cerdo, o una barca, ya sean del dios o del palacio, lo devolverá 30 veces; si son de un (individuo) cualquiera, lo devolverá diez veces. “Si el ladrón no tiene con qué dovolver, será ejecutado”. Véase CASSON, L., *The Ancient Mariners* (2ª ed., Princeton, Princeton University Press, 1991), p. 58; ANDRICH, s. v. “Naufragio”, cit. (n. 5), p. 1.303 ss.; VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit., pp. 156 a 158; DE SALVO, L., *Economia privata e pubblici servizi nell’Impero Romano. I corpora naviculariorum* (Messina, Samperini, 1992), p. 343.

¹⁷ MONACO, L., “*Persecutio piratarum*”. *I Bataglie ambigue e svolte costituzionali nella repubblica romana* (Napoli, Jovene, 1996), p. 17.

¹⁸ Se trató de una coalición internacional que, luego de haber emprendido dos feroces ataques contra Egipto –desde el Oeste, en los años 1221 y 1194 a. C., repelidas en ambas ocasiones–, finalmente organizó un gran ataque por tierra y mar desde Siria y Palestina, encontrando su derrota definitiva el año 1190 a. C. –tres siglos después de la llegada de los micenos a Creta, un siglo y medio desde que los piratas asolaban las costas levantinas y contemporáneamente al ataque a Troya–. Esta fue la primera gran batalla con participación de naves que ha quedado registrada gráficamente –en el templo que construyó el faraón Ramsés III cerca de Tebas para celebrar la victoria, ca. 1176 a. C.–. Si bien los hallazgos arqueológicos sugieren que alrededor del siglo XIII a. C. ya existía una cierta especialización entre el personal de la tripulación, en la época del ataque de los Pueblos del

comienzos del milenio I a. C. la prosperidad económica terminó por exponer

Mar parece no haber todavía diferencias funcionales entre las naves mercantes y las de guerra. En el Papiro Harris, escrito el 1162 a. C., se habla de barcos de carga equipados con arqueros y soldados, construidos para el comercio con Siria y “los países del fin del mundo”; será sólo a partir de esta época que se comience en Egipto, y muy probablemente también en el Levante, a distinguir entre las naves redondas, barcos mercantes y las naves largas, galeras utilizadas para la guerra y todo tipo de ataques. Se da testimonio de la flota de Sahure (2450 a. C.) en los dibujos de su gran pirámide, donde está representado el regreso de la expedición militar; se trata de la representación más antigua de barcos de mar con que se cuenta, y aunque en esta flota el faraón transportaba sus tropas, no se trataba propiamente de barcos de guerra, en el sentido de que no estaban preparadas para enfrentarse a otras naves, sino que sólo eran barcos mercantes en los cuales se trasladaba la tropa para su desembarco en el lugar donde se había previsto el desarrollo de la lucha en tierra. Aproximadamente doscientos años más tarde, Uni, comandante del faraón Pepi, también trasladó sus tropas por mar para controlar una rebelión en Palestina; pero, sin duda, quien mejor desarrolló esta técnica del desembarco de tropas fue el faraón Tutmosis III al controlar los puertos fenicios y atacar Siria, de sus 18 campañas, al menos desde la sexta se utilizó el desembarco de tropas en la costa. Nada sabemos de las batallas navales antes de los tiempos de Ramsés III. En cualquier caso, los barcos de guerra todavía deben ser clasificados como simples transportes de tropas para su desembarco en tierra; por eso, aunque exista la impresión en las pinturas de que la lucha se desarrolló barco a barco, no se puede hablar propiamente de una batalla naval (la primera que se ha acreditado en la tradición griega es muy posterior, entre los habitantes de Corcira y los de Corinto, el año 660 a. C. según señala THUCYDIDES, I, 13). En cuanto a la arquitectura náutica egipcia, si los barcos que trasladaron a las tropas de Tutmosis I y de Tutmosis III al mar de Siria eran o no simples balsas fluviales, es materia de pura especulación. Probablemente las naves de Ramsés III fueron modelos fluviales reforzados para enfrentar la navegación por el mar, tal como las naves de Sahure y las que dirigió a Punt la reina Hatshepsut. En cuanto a la representación de la batalla que aparece pintada en el templo de Ramsés III, se trata de naves de alta popa y proa baja; las proas estaban adornadas con cabezas de tigres dentro de las cuales se encuentra la cabeza de un asiático. Dispuestos a la lucha, hay arqueros y soldados de pie entre los remeros. La ausencia de la cuerda que en anteriores modelos rodeaba los bordes del casco, revela que han aprendido la técnica para incorporar elementos estructurales internos que den cohesión a la nave. Tampoco aparece la aparatosa maraña de cuerdas de antaño, tanto al pie del mástil como las que iban desde allí hasta los extremos de la nave. Da la impresión de que los arquitectos locales han seguido el ejemplo de los cascos más firmes y el aparejo más maniobrable de los vecinos del Mediterráneo, pero es imposible saber si siguieron a los egios o los sirios. Por su parte, las naves de los Pueblos del Mar se parecen a las semitas del templo de Kenamón, pero respetan también la tradición egia, aunque dichas naves nunca tuvieron su terminación en esta versión de proa y popa erguidas angulosamente—adornadas con una cabeza de pájaro—y de forma simétrica, ésta bien pudo haber sido una innovación de los invasores. La carencia de remos no es estructural, pues para remontar el Delta ellos habrían sido indispensables; asimismo, de haberlos tenido resulta inconcebible que no hayan hecho uso de ellos en la batalla, todo ello hace pensar que la flota de Ramsés III los habría atacado por sorpresa mientras aún navegaban en alta mar. Véase LANDSTRÖM, B., *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of Egyptian Shipbuilding* (London, Allen & Unwin, 1970), pp. 66 y 108 ss.; CASSON, L., *Ships and Seamanship in The Ancient World* (Princeton, Princeton University Press, 1971), pp. 13, 14, 20, 30 a 38, 42 y 43; CASSON, *The Ancient Mariners*, cit. (n. 16), pp. 33, 34, 57 y 61; POMEY, P. (dir.), *La navigation dans l'antiquité* (Aix-en-Provence, Édisud, 1997), pp. 18 y 19; MORRISON, J., *The Ship. Long Ships and Round Ships. Warefare and Trade in the Mediterranean, 3.000 BC-500 AD* (London, Her Majesty's Stationery Office, 1980), pp. 8, 9, 12, 13 y 15; ROUGÉ, *La marine dans l'antiquité*, cit. (n. 8), pp. 21 y 90 a 92; TORR, C., en Ch. DAREMBERG - M. E. SAGLIO (dir.), *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines d'après les textes et le monuments* (Paris, Librairie Hachette, 1918), IV, 1^{re} partie (N-Q), s. v. “Navis”, pp. 24 ss.; FROST, H., *Mediterranean Harbours and Ports of Call in the Bronze and Irons Ages. Suggestions Based on Recent Marine Archeological Findings*, en *Recueils de*

a los fenicios a la hostilidad de sus vecinos y competidores, los egeos, quienes emprendieron constantes ataques contra Tiro, encaminados a arrebatarles el monopolio comercial y marítimo¹⁹.

Pero los egeos no eran los únicos piratas. En realidad este era un inconveniente cotidiano y que se reproducía por todo el Mediterráneo²⁰. En el Oeste²¹ plagaban las aguas: en Iliria, Etruria, Cumas, etc.²²; es más, se cree que los etruscos fueron los creadores del garfio de abordaje²³, y, de hecho, todavía en el siglo IV a. C. etrusco y pirata eran una misma cosa para los griegos²⁴. Otro tanto ocurría en el Este, tal como refleja el relato homérico²⁵, atestado de ejemplos de piratas-comerciantes, los cuales en su gran mayoría son fenicios²⁶ y, en segundo orden, eubeos, quienes frecuentemente utilizaban naves de guerra para lograr sus fines²⁷.

La actividad piratesca no se desarrollaba individualmente, sino que la unión fue necesaria debido a que con la tripulación de un solo barco no era posible perpetrar con éxito sus asaltos; sobre todo considerando que, curiosamente, sus objetivos eran más bien territorios²⁸ (puertos)²⁹, que naves mercantes³⁰.

la Société Jean Bodin pour l'Histoire Comparative des Institutions (Bruxelles, Éditions de la Librairie Encyclopédique, 1974), xxxii : *Les Grandes Escales*, I, p. 36 ; AUSTIN, M. M., *Greek Trade, Industry and Labor*, en *Civilization of the Ancient Mediterranean. Greece and Rome* (New York, Economics, eds. M. Grant; Rachel Kitzinger, Charles Scribner's Sons, 1988), II, p. 737.

¹⁹ Seguramente, por esta razón los persas obtuvieron con bastante facilidad la colaboración de la flota fenicia para sofocar la rebelión (año 493 a. C.) iniciada por el tirano de Mileto, Aristágoras, después de su fallido intento de apoderarse de Naxos (año 499 a. C.), a la que ya se habían sumado las ciudades griegas de Asia Menor, Chipre y Tracia. Véase BRAVO, G., *Historia del mundo antiguo. Una introducción crítica* (2ª reimp., Madrid, Alianza Editorial, 2002), pp. 244 ss.; PIRENNE, J., *Les grandes escales dans l'antiquité. Rapport de synthèse*, en *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'Histoire Comparative des Institutions* (Bruxelles, Éditions de la Librairie Encyclopédique, 1974), xxxii: *Les Grandes Escales*, I, p. 25; CASSON, *The Ancient Mariners*, cit. (n. 16), p. 62.

²⁰ ROUGÉ, *La marine dans l'antiquité*, cit. (n. 8), pp. 119 a 121; ORMEROD, H., *Piracy in the Ancient World. An Essay in Mediterranean History* (Chicago, Argonaut Publishers, 1967), pp. 13 ss.

²¹ MOMMSEN, T., *Historia de Roma* (trad. A. García Moreno, 2ª ed., Madrid, Turner, 2003), I, pp. 164 a 166.

²² SCARDIGLI, B., *I trattati romano-cartaginesi* (Pisa, Scuola Superiore Normale, 1991), p. 20; DELL, H. J., *The Origin and Nature of Illyrian Piracy*, en *Historia* 16 (1967), pp. 344 ss.

²³ MOMMSEN, *Historia de Roma*, I, cit. (n. 21), p. 167.

²⁴ ROSTOVITZ, M., *Roma. Desde los orígenes a la última crisis* (trad. Tula Núñez de la Torre, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1984), p. 13.

²⁵ HOM., *Ilíad*. 23, 744; *Odis*. 13, 272.

²⁶ MORRISON, *The Ship. Long Ships and Round Ships*, cit. (n. 18), p. 12.

²⁷ El ejemplo más conspicuo es el de Colaios de Samos, quien viajó a Tartessos en el siglo VIII a. C. Véase AUBET, M^a. E., *Tiro y las colonias fenicias de Occidente* (Barcelona, Crítica, 1997), p. 119; ROUGÉ, *La marine dans l'antiquité*, cit. (n. 8), p. 151.

²⁸ Ya los micénicos contaron con vigías de la costa para enfrentar los posibles ataques. Véase POMEROY, S. B. - BURSTEIN, S. M. - DONLAN, W. - ROBERTS, J. T., *La antigua grecia. Historia política, social y cultural* (trad. T. de Lozoya, Barcelona, Crítica, 2001), p. 63.

²⁹ HOM., *Odis*. 9, 40; 9, 224 ss.

³⁰ Por ello, inicialmente, a los romanos les bastó con desarrollar tácticas defensivas con

Lo anterior nos sirve para señalar que los asaltos, tanto en mar como en tierra, aparecen como un fenómeno unitario en la Antigüedad –de hecho, los asaltos por parte de los pueblos costeros fueron históricamente la primera forma de piratería, tal como ya hemos señalado³¹; y así se desprende con claridad de la confusión de los términos con que se denomina a los piratas: “λησται” y “πειραται”, en griego, y, en latín, “latrones”, “praedones” –también proveniente de “*praeda*”, botín– y la clara transliteración del griego “*piratae*”³².

Ahora bien, la predilección de los piratas por los puertos se basa en dos sencillas razones: de una parte, no podían saber cuánta riqueza se encontraba cargada en una nave; y, de otra, además de tener cierta certeza respecto del botín con que podrían hacerse en las ciudades, en ellas se encontraba el producto más preciado para los piratas: jóvenes, hombres y mujeres, que podían ser capturados y vendidos como esclavos³³. En efecto, estos asaltos fueron muy importantes para el comercio en general³⁴. Y con notable particularidad la piratería fue fundamental para el tráfico de esclavos³⁵, hasta el punto que, en la Antigüedad, comercio de esclavos y piratería son virtualmente lo mismo³⁶.

Al hilo de lo anteriormente dicho debemos advertir que sería anacrónico tachar a los piratas de delincuentes; más bien habría que calificarles como comerciantes³⁷. De hecho, la piratería era una actividad habitual entre los navegantes respecto de la que originalmente no sólo no existió una percepción negativa, tal como lo señala Casson³⁸, sino que, en realidad ni siquiera se distinguía, como subraya Rougé³⁹, entre la profesión de pirata y la de comerciante⁴⁰. No se trataba,

sus ejércitos de tierra para repeler la piratería tanto de los griegos, del Sur de Italia o de Sicilia, como de otros pueblos de su entorno. Cfr. T. LIV. VII, 26; VIII, 1-12, 14-22; IX, 13 y 38. Véase ROUGÉ, J., *Les escales romaines avant les grandes conquêtes*, en *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'Histoire Comparative des Institutions* (Bruxelles, Éditions de la Librairie Encyclopédique, 1974), XXXII : *Les Grandes Escales*, 1, pp. 96 y 97.

³¹ CASSON, L., *Piracy*, en *Civilization of the Ancient Mediterranean. Greece and Rome* (New York, Economics, eds. M. Grant; Rachel Kitzinger, Charles Scribner's Sons, 1988), II, p. 837.

³² ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, cit. (n. 20), pp. 59 ss.; MOSCHETTI, C., ED., s. v. “Pirateria (Storia)”, pp. 878 ss.; MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), p. 9; DE SOUZA, P., *Piracy in the Graeco-Roman World* (Cambridge, Cambridge University Press, 2002), pp. 12 y 13.

³³ CASSON, *The Ancient Mariners*, cit. (n. 16), p. 45; ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, cit., pp. 31 ss.

³⁴ MELE, A., *Il commercio greco arcaico. “Prexis” ed “emporie”* (Naples, Istitut Français de Naples, 1979).

³⁵ Cfr. HOM., *Odis.* III, 135-136; IV, 84; IX, 320-335; XIV, 305-311; XV, 535 ss.; HEROD., *Hist.* I, 1; THUCYD. I, 7.

³⁶ AUSTIN, *Greek Trade, Industry and Labor*, cit. (n. 18), p. 746; MUSTI, D., *Città ellenistiche e commercio degli schiavi*, en C. ZACCAGNINI (ed.), *Mercanti e Politica nel Mondo Antico* (Roma, L'erma di Bretschneider, 2003), pp. 199-215.

³⁷ GARLAN, Y., *Signification historique de la piraterie grecque*, en *Dialogues d'Histoire Ancienne* 4 (1978), p. 2.

³⁸ CASSON, *The Ancient Mariners*, cit. (n. 16), p. 46; CASSON, *Piracy*, cit. (n. 31), p. 837.

³⁹ ROUGÉ, *La marine dans l'antiquité*, cit. (n. 16), p. 151.

⁴⁰ A este respecto, GARLAN, *La guerra en la antigüedad*, cit. (n. 10), p. 23, recuerda que la

eso sí, de comerciantes ejerciendo su oficio dentro del contexto del comercio de mercado –que en el mundo homérico⁴¹ se valora como una actividad socialmente despreciable–, sino del comercio dentro del sistema de reciprocidad, donde la obtención del botín proviene de la noble⁴² lucha contra el enemigo-extranjero⁴³.

Tal es así, que tanto Tucídides⁴⁴, como Hesíodo y Aristóteles, defendieron los ideales aristocráticos según los cuales la piratería era la única actividad económica no-agrícola noble y, por supuesto, éticamente más correcta que el simple comercio⁴⁵.

Es por ello que, tal como lo exigía su abolengo, los héroes griegos ciertamente fueron piratas⁴⁶. En el relato del retorno de Ulises a Ítaca⁴⁷ encontramos al propio protagonista haciendo gala de sus peculiares virtudes personales para el oficio cuando, después de veinte años de aventuras, y al ser hospedado por un viejo pastor, éste último le pregunta acerca de su vida: Ulises le indica que es un marino cretense que sirvió en la guerra de Troya –que no es sino un gran ataque piratesco–, narrándole, entonces, sus andanzas de pirata por tierras egipcias. Aunque es muy probable que la historia sea falsa, también se debe convenir en que es lo suficientemente creíble como para haber sido incluida en la obra, de forma que es muy significativa como retrato de la vida cotidiana en los siglos XII a XI a. C.⁴⁸.

También son ilustrativas las palabras puestas en boca de Agamenón, por Homero, y que Aristóteles cita en su *Política*⁴⁹ como un caso de ejercicio legítimo del derecho de vida o muerte: “Al que entonces encuentre cerca de mis naves, le arrojo, le echo a los perros y a las aves de rapiña; porque tengo el derecho de matar [...]”.

Después del siglo VIII a. C., este comercio piratesco-aristocrático decae frente al comercio no aristocrático, especializado y profesional⁵⁰, ejercido por el *emporos* extranjero, fundamentalmente fenicio, quien se aventura incluso a navegar en primavera⁵¹. Sin embargo la piratería perduró de la mano del concepto de reci-

piratería no ofrecía ningún aspecto anómalo en las sociedades antiguas, donde no sólo existían “guerras estatales” sino también “guerras privadas”.

⁴¹ HOM., *Iliad.* 11, 328-331.

⁴² ROUGÉ, *La marine dans l'antiquité*, cit. (n. 8), p. 119.

⁴³ Con todo, hay que admitir que en la misma Odisea ya se debate la legitimidad de la piratería, aunque sea en un fragmento aislado. Cfr. HOM., *Odis.* XIV, 80-92. Véase MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), p. 14; AUBET, *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, cit. (n. 27), p. 118.

⁴⁴ THUCYD. I, 5, 2.

⁴⁵ AUBET, *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, cit. (n. 27), p. 119; POMEX, *La navigation dans l'antiquité*, cit. (n. 18), p. 47.

⁴⁶ MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), pp. 5 a 19.

⁴⁷ HOM., *Odis.* XIV, 80-92.

⁴⁸ CASSON, *The Ancient Mariners*, cit. (n. 16), pp. 44 y 45.

⁴⁹ ARIST., *Polit.* III, 9.

⁵⁰ BRAVO, B., *Commerce et noblesse en grèce archaïque. A propos d'un livre d'Alfonso Mele*, en *Dialogues d'Histoire Ancienne* 10 (1984), pp. 99 ss. Cfr. MELE, A., *Piratería, commercio e aristocrazia. Replica a Benedetto Bravo*, en *Dialogues d'Histoire Ancienne* 12 (1986), pp. 67 ss.

⁵¹ En cualquier caso, poco tiempo después las naves de guerra operaban todo el año, ya sea con el fin de patrullar las costas para reprimir la piratería o de prestar servicios militares

prociudad y su eje hospitalidad-hostilidad, como podemos apreciar, por ejemplo, en Samos, donde su propio tirano, Polícrates, fue muerto por crucifixión debido al ejercicio de la piratería el año 524 a. C.⁵²

Hace bien Rigsby⁵³ en destacar, a modo de ejemplo, que cuando se señala que Atenas, en el siglo V a. C., limpió el Mar Egeo de piratas, más bien habría que precisar que lo limpió “de otros piratas”⁵⁴.

Es más, si se observa el tributo que Atenas debió pagar a los cretenses por haber ejercitado la piratería en su contra⁵⁵, o bien, la propia supremacía que posteriormente adquirió Rodas sobre Creta⁵⁶, caemos en cuenta de que, siendo tan rentable como era, la piratería no solamente fue una actividad privada⁵⁷, sino que los propios “Estados” se involucraron en ella. Por ello es que no debe extrañar que muchas veces las naves mercantes se hicieran acompañar por caravanas de naves de guerra⁵⁸ para su protección; esto era, entre otras razones, porque oca-

en tiempos de guerra. Tanto las naves de guerra fenicias como las cartaginesas eran más ligeras que las naves mercantes; de hecho, su ancho correspondía a la séptima parte de su largo de manera de poder incluir un mayor número de remeros. También contaban con propulsión a vela, gracias a dos palos, uno mayor, al centro, donde se encontraba la vela maestra, y otro en la proa, con una vela más pequeña que permitía la navegación con vientos transversales. De cualquier manera, los fenicios eran peritos navegantes, tal como se desprende del relato de la circunvalación al África (HEROD., *Hist.* IV, 42), que los fenicios púnicos realizaron por encargo del faraón Neco II (609-594 a. C.), el año 596 a. C., y que tardó tres años en completarse. A fines del siglo VI a. C., Cartago realiza una expedición “estatal” similar a cargo del comandante Hannón que llegó hasta más al Sur de Lixus, en la costa atlántica africana. Véase DESOLE, A., *Sulla rotta dei fenici verso le isole fortunate*, en *Archivio Storico e Giuridico Sardo di Sassari* 5 (1998), pp. 284 a 286; AUBET, *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*, cit. (n. 27), pp. 119, 153 y 171; AVDIEV, V. I., *Historia económica y social del antiguo Oriente* (trad. Eugenio Olid González, Madrid, Akal, 1986), p. 45.

⁵² THUCYD. I, 53; HEROD., *Hist.* III, 39.

⁵³ RIGSBY, K., *Asyilia. Territorial Inviolability in the Hellenistic World* (Berkeley, University of California Press, 1996), p. 20.

⁵⁴ ILARI, V., *Guerra e diritto nel mondo antico* (Milano, Giuffrè, 1980), pp. 49 ss.; CASSON, *Piracy*, cit. (n. 31), pp. 841 y 842.

⁵⁵ PLUT., *Tes.* 19.

⁵⁶ STRAB., XIV, 2, 6-10.

⁵⁷ ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, cit. (n. 20), pp. 59 ss.

⁵⁸ La nave más antigua y elemental era la pentecontera, embarcación de cerca de veinticinco metros de largo con una tripulación de veinticinco remeros por cada lado. En cambio, el trirremo o triera, cuya invención los autores la atribuyen a los fenicios (CLEM. AL., *Strom.* I, 16, 76, indica como inventores a los fenicios de Sidón. En contra, THUCYD. I, 13, 2, quien atribuye su creación a los corintios), fue la reina del mar entre los siglos VII y IV a. C. La mayor innovación de esta nave, de un casco de largo no superior a los treinta y cinco metros, fue el que los remeros no se encontraban dispuestos en línea, sino en tres filas dispuestas a diferente altura. En la fila superior remaban sesenta y dos *tranti*, los hombres más fuertes, en las otras dos remaban cincuenta y cuatro hombres respectivamente, en la fila intermedia los *zigit* y en la inferior los *talamiti*. Así, era posible contar con una tripulación de doscientos hombres, de los cuales sólo ciento setenta eran remeros y los otros treinta podían realizar otras funciones. Estas naves sirvieron de modelo a las naves de guerra griegas y romanas. Como sea, se debe descartar la teoría que parece haber dominado entre los especialistas del siglo XX, la cual dice relación con que los trirremos, por su ligereza, atracaban directamente sobre la playa, si bien

sionalmente las ciudades marítimas con flotas de guerra obligaban a atracar a las embarcaciones mercantes para confiscar su carga⁵⁹.

De hecho, la confusión entre “pirata” y “guerrero” también arranca del poema homérico, donde el término “ληστέια” –el más antiguo, pues el término “πειρατής” aparece sólo entre el IV y el III a. C.–⁶⁰, del cual provendrá el término “σύλαι”, indica el fenómeno de la piratería y, poco después, también indicará el botín o la presa de guerra⁶¹. Más aún, Demóstenes⁶² ve en el comportamiento del pirata la primera forma de guerra y, en este mismo sentido, se establece también una estrecha relación entre el “pirata” y el “mercenario”⁶³ en Heródoto⁶⁴, Platón⁶⁵, Jenofonte⁶⁶ y Estrabón⁶⁷.

Tal como indica De Souza⁶⁸, todavía en tiempos de Alejandro Magno la distinción entre guerra legítima y piratería es una cuestión puramente entregada a la interpretación y la opinión social. La verdad es que, como señala Ilari⁶⁹, sólo en el siglo III a. C. comienza a poder distinguirse, aún con dificultad, entre los difusos límites que en las guerras “estacionales” existían entre saqueos en tierra firme y piratería marítima. En este ambiente en que lo público y lo privado no pertenecen a ámbitos claramente diferenciados, no es extraño que la vinculación de la piratería a la actividad “estatal” se aprecie también, atendiendo a Diodoro Sículo⁷⁰, en el hecho de que los piratas incluso estuviesen encargados de recolectar los impuestos, φορολογεῖν⁷¹. En realidad

esto pudo ocurrir por razones de protección (HEROD., *Hist.* VII, 188; IX, 96-97; THUCYD. VIII, 11, 2; IV, 9, 1) o mantenimiento (HEROD., *Hist.* VII, 59, 2-3; VII, 89-95; 7, x, 2; THUCYD. VII, 4, 5; VII, 12, 3-5; XXV, 5; XLI, 1; XENOPH., *Hell.*, I, 5, 10), lo normal es que ellas se anclaran sobre el agua, al lado de la playa (HOM., *Iliad.* I, 435-436), salvo cuando las circunstancias obligaran a anclarlas en mar abierto. Luego continuará, según PLIN., *Nat. hist.* VII, 207), la tetrera en el servicio naval cartaginés a partir del siglo IV a. C. La siguiente innovación será la pentera, la más habitual en las guerras púnicas, con cuatro y cinco remeros a cargo de un mismo remo. Con esta nueva incorporación de tecnología se evitaba tener que elevar demasiado el borde superior de la nave con la consiguiente pérdida de estabilidad. Véase DESOLE, *Sulla rotta dei fenici verso le isole fortunate*, cit., pp. 286 y 287; MORRISON, J., *The Construction of Greek Vessels of the Early And Classical Periods*, en *Aspects of the History of Wooden Shipbuilding* (Greenwich - London, National Maritime Museum, 1970), pp. 3-6; VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit. (n. 8), pp. 135 y 136; HARRISON, S. M., *Triremes at Rest, On the Beach or in the Water?* en *Journal of Hellenic Studies* 119 (1999), pp. 168-171, con la bibliografía allí citada.

⁵⁹ AUSTIN, *Greek Trade, Industry and Labor*, cit. (n. 18), p. 732.

⁶⁰ ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, cit. (n. 20), p. 59.

⁶¹ DEMOST. VIII, 25; XENOPHON., *Hell.* v, 1, 1. Véase MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), p. 9; DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman World*, cit. (n. 32), p. 3.

⁶² DEMOST., *Phil* 1, 23. Cfr. PAUSAN. 1, 7, 3; XENOPHON., *Hell.* II, 4, 26.

⁶³ Véase CASSON, *Piracy*, cit. (n. 31), p. 839; MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), pp. 9, 17 y 18.

⁶⁴ HEROD., *Hist.* II, 152.

⁶⁵ PLATO, *Nomoi* VIII, 831e-832a.

⁶⁶ XENOPH., *Instit. Cyri* III, 2, 7-18.

⁶⁷ STRAB., x, 4, 10 (c. 477).

⁶⁸ DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman World*, cit. (n. 32), p. 36.

⁶⁹ ILARI, *Guerra e diritto nel mondo antico*, cit. (n. 54), pp. 48 y 49.

⁷⁰ DIOD. SIC., Βιβλιοθηκης Ιστορικης 28, 1.

⁷¹ RIGSBY, *Asylia*, cit. (n. 53), p. 20

todas estas formas de violencia y convivencia marítima conforman un fenómeno unitario en la Antigüedad⁷².

Verdaderamente, la función político-económica de la piratería resultaba insoslayable en cuanto a servir como protección de las costas y del propio comercio⁷³. Por ello, tampoco debe extrañar demasiado que el nacimiento de las sociedades griegas⁷⁴ tenga su origen en las Leyes de Solón (ca. 594 a. C.), según nos comenta Gayo al darnos noticia sobre los contenidos de la Ley de las XII Tablas (año 451-450 a. C.), reconociendo los estatutos⁷⁵ de una corporación – *ἐταιρεία* – cuyo objeto social podía ser el ejercicio de la piratería⁷⁶.

Gayo, 4 ad XII Tab., D. 47, 22, 4: “*Sodales sunt, qui eiusdem collegii sunt: quam graeci ἐταιρεία vocant. his autem potestatem facit lex pactionem quam velint sibi ferre, dum ne quid ex publica lege corrumpant. sed haec lex videtur ex lege solonis tralata esse, nam illic ita est: ἐὰν δὲ δῆμος ἢ φράτορες ἢ ἱερῶν ὀργίων, ἢ ναῦται ἢ σύσσιτοι ἢ ὀμόταφοι ἢ θιασῶται ἢ ἐπὶ λείαν οἰσόμενοι ἢ εἰς ἐμπορίαν, ὅτι ἂν τούτων διαθῶνται πρὸς ἀλλήλους, κύριον εἶναι, ἐὰν μὴ ἀπαγορεύσῃ τὰ δημόσια γράμματα*”.

En lo que se refiere a las *sodales* o corporaciones marítimas de la Roma arcaica, el texto transcrito es analizado de manera muy estereotipada por Kofanov⁷⁷. Simplemente destaca del texto la presencia de *societates* profesionales de navegantes (ναῦται) y guerreros (ἐπὶ λείαν οἰσόμενοι), sin caer en cuenta – de acuerdo al fenómeno unitario que hemos mencionado –, que se trata de la alusión a un solo grupo: los piratas; como subraya Monaco⁷⁸, y nosotros también hemos señalado, no puede pasarse por alto que el término “λεία (λείαν)” alude al botín.

De esta forma, ya en el arcaico Derecho romano parece haber penetrado, acaso por la influencia etrusca en los tiempos de bonanza que precedieron la llegada de la República⁷⁹, aquellas *sodales* marítimas de las XII Tablas⁸⁰ – de-

⁷² VÉLISSAROPOULOS, *Les naulères grecs*, cit. (n. 8), pp. 140 ss.

⁷³ HOM., *Odis.* III, 72; THUCYD. I, 5, 1. Véase ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, cit. (n. 20), pp. 154-163; SCARDIGLI, *I trattati romano-cartaginesi*, cit. (n. 22), p. 20.

⁷⁴ Véase VÉLISSAROPOULOS, *Les naulères grecs*, cit. (n. 8), pp. 91 a 93.

⁷⁵ ARCHI, G., “*Ait praetor, ‘pacta conventa servabo’*”. *Studio sulla genesi e sulla funzione della clausola nell’edictum perpetuum*, en *De Iustitia et Iure. Festgabe für Ulrich von Lübtow* (Berlin, Duncker & Humblot, 1980), pp. 399 ss.

⁷⁶ HUVELIN, P., en Ch. DAREMBERG - M. E. SAGLIO (dir.), *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines d’après les textes et le monuments* (Paris, Librairie Hachette, 1918), IV, 1^{ère} partie (N-Q), s. v. “*Navicularius*”, p. 21 (pp. 20-21); DE SOUZA, *Piracy in the Graeco-Roman World*, cit. (n. 32), p. 23.

⁷⁷ KOFANOV, L., *I “sodales” nelle XII tavole*, en *BIDR.* 100 (1997), p. 461.

⁷⁸ Véase MONACO, *Persecutio piratarum*, cit. (n. 17), p. 16.

⁷⁹ WALTZING, J.-P., *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu’à la chute de l’empire d’occident* (1895-1900, reimp. Anast. Roma, L’Erma di Bretschneider, 1968), I, pp. 65 y 66; DE ROBERTIS, F., *Il fenomeno associativo nel mondo romano, dai collegi dalla repubblica alle corporazioni del basso impero* (Napoli, Libreria Scientifica, 1955), p. 29; MOMIGLIANO, A., *De paganos, judios y cristianos* (trad. S. Mastrangelo, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 1996), p. 15.

⁸⁰ Debe destacarse, como lo hace AMELLOTTI, M., *L’epigrafe di pergamo sugli ἄστυνομοί e il problema delle recezione delle leggi straniere nell’ordinamento giuridico romano*, en *SDHI.* 34

bemos pensar que compuestas por etruscos u otros aliados navegantes⁸¹—, la cuales podemos imaginar que se dedicaban “lícitamente” a la piratería respecto de los extranjeros⁸². Su libertad para realizar estas prácticas habría tenido por limitación, únicamente, que sus estatutos no violaran algún tratado de la *civitas*; en ese caso el objeto social, como todos *quid ex publica lege corrumpant*, haría ilícita la asociación⁸³.

[Recibido el 23 de julio de 2006 y aprobado el 21 de marzo de 2007].

(1958), pp. 95 y 96, que la duda gayana, “*videtur*”, de D. 47, 22, 4, se refiere a la concordancia de esta parte de la Ley de las Doce Tablas con la ley solónica, pero no a que este hubiese sido o no el contenido de la ley decenviral.

⁸¹ No prestamos demasiada atención, respecto de este pasaje, al hecho de que “*sodales*” sea un término del que no se halla ningún otro rastro en las fuentes, pues ahora nos preocupa más reseñar la situación social y económica dentro de la cual están insertas estas agrupaciones; lo que se confirma, por otro lado, al observarse que las fuentes epigráficas sí entregan bastantes testimonios del uso de la expresión “*sodalitium*”. Por lo demás, el carácter atécnico de la expresión “*sodalis*”, parece que debe reconducirse, como propone Kofanov, simplemente a “*amicus*”. De ahí que, como señala de Salvo, en esta materia los términos “*collegium*”, “*corpus*”, “*sodalites*”, “*societas*”, se usen con un sentido amplio y, por lo tanto, no con el sentido técnico de “*societas*” del Derecho privado que quiere, y echa de menos en los testimonios, Ducos. Véase DE ROBERTIS, *Il fenomeno associativo*, cit. (n. 79), pp. 14, 15 y 26; DUCOS, M., *L'influence grecque sur la loi des douze tables* (Paris, Presses Universitaires de France, 1978), p. 34; ROYDEN, H., *The Magistrates of the Roman Professional Collegia in Italy. From the First to the Third Century A. D.* (Pisa, Giardini Editori, 1988), pp. 3 y 4; DE SALVO, *I corpora naviculariorum*, cit. (n. 16), p. 238; KOFANOV, *I “sodales” nelle XII tavole*, cit. (n. 77), pp. 457 y 458.

⁸² Si bien es cierto en general lo señalado por de Robertis, y por de Salvo con él, respecto de que en esta época la rudimentaria regulación jurídica se refería fundamentalmente a la navegación fluvial y de pequeño cabotaje, no se puede descartar, precisamente en virtud de este texto, que también las grandes expediciones, históricamente completamente verificables ya en este momento, no cayeran dentro de la órbita de las *sodales* marítimas; de tal manera que, reconocidas éstas en el mundo del Derecho romano, el ordenamiento arcaico no se vería limitado sólo a las modestas travesías que dichos autores suponen. Véase DE ROBERTIS, F., rec. Brecht, *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht, La responsabilità del “nauta”*, en *Labeo* 11 (1965), p. 285; DE SALVO, *I corpora naviculariorum*, cit. (n. 16), p. 303.

⁸³ En ningún caso es convincente la posición contraria de Arias Ramos, para quien el carácter religioso de las cofradías arcaicas no permitiría presumir la existencia de una constituida por *nautae*. No podemos compartir su opinión, pues al indicio que positivamente nos entregan las fuentes se une el hecho de que la navegación, con la que Roma ya estaba en contacto aunque indirectamente, es una de las profesiones donde más claramente se puede apreciar su vinculación con las concepciones religiosas de la época. Por lo demás, ya es posible encontrar, con seguridad, un *collegium mercatorum*, que se denominó *Mercurialium* por estar adscrito al templo de Mercurio, el año 259 a. C. Véase WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionnelles*, cit., I, pp. 35 a 38; COLI, U., *Collegia e sodalitates. Contributo allo studio dei collegi nel diritto romano* (Bologna, Seminario Giuridico della R. Università di Bologna, 1913), pp. 100 ss.; DE ROBERTIS, *Il fenomeno associativo*, cit. (n. 79), pp. 41 ss.; DILIBERTO, O., *Materiali per la palinogenesi delle XII tavole* (Cagliari, Pubblicazioni dell'Istituto di Diritto Romano e Storia del Diritto Facoltà di Giurisprudenza Università degli Studi di Cagliari, 1992), I, pp. 116 y 117; HÖCKMANN, O., *Antike Seefahrt* (München, C. H. Beck, 1985), pp. 157 a 160. En contra, ARIAS RAMOS, J., *El transporte marítimo en el mundo romano* (Discurso de Apertura del Curso 1948-1949, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1948), p. 38.

