

Historia del Derecho Marítimo

Francisco Ariel Encina Insfrán

• **Introducción**

El origen del Derecho marítimo se remonta a la antigüedad. Como ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, siempre ha sido necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, su tripulación y cargamentos en supuestos de disputa. Los primeros acuerdos quizá se basaban en un puñado de costumbres tradicionales que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes. Muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del Derecho romano. Tras la caída del Imperio, el comercio marítimo se interrumpió durante unos 500 años.

Después de que la actividad marítima se recuperara durante la Edad Media comenzaron a plantearse conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlas. Poco a poco las leyes del mar se fueron recopilando, siendo las colecciones más conocidas del primer Derecho marítimo las leyes de Olerón y el Libro negro del almirantazgo (este último consiste en una compilación inglesa elaborada durante los siglos XIV y XV). También se crearon foros especiales para administrar las leyes del mar como por ejemplo el Tribunal británico del almirantazgo, que todavía pervive.

El presente trabajo enfoca al derecho marítimo entorno a su nacimiento y evolución hasta nuestros días; con el adelanto de la tecnología, a la par de las exigencias legales del presente y los porvenires del futuro.

Abog. F. Ariel Encina I.

• **Distintos periodos en la historia de la navegación**

Hablar de la historia del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación [1] por agua, es hablar de la historia misma de la Civilización y del Comercio. La navegación se ha desarrollado en edades remotísimas, principalmente sobre los grandes ríos, inicialmente para hacer frente a las exigencias de la alimentación con el aprovechamiento de los productos de la pesca. Secundada por la experiencia náutica y la astronomía empírica, se transformó rápidamente en marítima. En efecto, los usos y costumbres del mar se habían difundido ya ampliamente y eran practicados por todos los pueblos navegantes, mucho antes que las formas comerciales alcanzaran fijeza como **instituciones** jurídicas.

Al igual que en los trueques de tierra, así los de los mares, recibieron el máximo impulso del factor económico, es decir de la especulación sobre la diferencia entre el costo de los productos en los mercados de origen y los de los lugares de consumo.

El proceso de diferenciación de la vieja con la nueva economía, no se refiere por consiguiente a la especial naturaleza del vehículo, si no mas bien a la función a que está llamado a desempeñar y que se explica a través de la energía de que dispone. Parte esencial e integrante del comercio del cambio en los sistemas económicos de la Edad Media [2]el buque hoy se ha convertido en el objeto de una actividad particular, producto directo, y no factor de competencia, de un coordinado sistema de energías.

Tal proceso de especialización ha venido a madurar con mayor éxito en el campo de la actividad marítima que en el de la terrestre, dando vida a relaciones reconocibles en sus elementos

típicos, por cuyo motivo el transporte en la economía moderna, no es ya un medio para el intercambio de productos, sino por sí mismo centro de una función autónoma de intercambio.

En la técnica de la navegación se pueden distinguir netamente tres periodos: a) periodo de la navegación a vela, b) periodo de la navegación a vapor, y c) periodo de la navegación a propulsión nuclear.

- **A- PRIMERA ÉPOCA:**

II- LA NAVEGACIÓN A VELA:



Copyright © 1994, 1995 Compton's NewMedia, Inc. All Rights Reserved.
Brown Brothers

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros frentes de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Estos cambios, junto con la incorporación de la brújula, hicieron posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa. Desde el más remoto origen y sin contar la fuerza humana de los remeros, que fue sin duda el primer medio de propulsión que el hombre halló para sus naves, posteriormente la navegación se realiza a vela y durante milenios los buques dependen entonces de un elemento externo para su impulsión.

La navegación se practicaba en embarcaciones rústicas, impulsadas por el viento que hinchaban sus velas y ayudadas por remeros que generalmente eran esclavos o prisioneros de guerra; resultó el más poderoso vehículo de los cambios y el medio más apto para el estrechamiento de las relaciones comerciales.



Al igual que sucedía durante

la edad antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuvieran establecidos, por lo general, en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

El periodo de la navegación velera, que dura hasta cerca del 1860, presenta desde el punto de la técnica, una monótona uniformidad. Los escasos progresos de las construcciones, no consentían notables evoluciones en las instituciones jurídicas; ni el descubrimiento de la **brújula**, aún siendo de inestimable ventaja para la seguridad de la navegación, tuvo influencia apreciable en su desenvolvimiento.

Los buques mercantes en los pasados siglos, eran de un modesto tonelaje. Entre el 1500 y el 1600, los registrados en los puertos del Támesis y de Bristol, no excedían de las 100 toneladas, en el 1620, la flota del Támesis comprendía 7 buques para la **India**, por un total de 4200 toneladas y 24 por un total de 7850 toneladas. En 1737 el puerto de Liverpool tenía un solo buque de 400 toneladas; los demás oscilaban entre las 300 y las 90. En Francia, en el siglo XVII, no se superaban las 400 toneladas. El mayor de los buques salidos de Hamburgo en 1625, tenía un desplazamiento de 200 toneladas. Los de la Compañía holandesa de las Indias que a fines del siglo XVII se tenían por las mayores del mundo, teniendo un desplazamiento medio de 600 toneladas. Solamente hacia la mitad del siglo XIX, el tonelaje empieza a aumentar.

Los Clípers[3] que hacía el servicio entre el Havre y Nueva York, tenían un desplazamiento de 3000 a 5000 toneladas.

La modestia de las dimensiones, la insuficiencia de los instrumentos náuticos, la lentitud de la navegación a vela, la deficiencia de las **señales** semafóricas, el fácil deterioro de las construcciones de **madera**, la piratería que infectaba los mares, hacía insegura la navegación, frecuentes los naufragios y la innavegabilidad

- **Características**

En **Grecia**, particularmente Atenas, existió el derecho del mar, conocido en parte a través de Demóstenes[4] Los griegos de la Isla de Rodas dictaron una **ley** reglamentando la Hechazón del cargamento de un buque, evitando de esta forma los peligros apremiantes propios del mar. Dicha ley fue adoptada por los Romanos con el nombre de Lex Rhodia de Iactu, que a la vez fue incorporada al Digesto[5]

Los romanos legislaron todo lo referente a la actividad marítima, en diversos cuerpos legales; el **Código** de Justiniano y el Teodosiano. Durante el reinado de los emperadores bizantinos fue publicado el **libro** de las Basílicas, dedicado exclusivamente al **comercio** marítimo.

En conclusión todas las **leyes** mencionadas, relativas a la actividad marítima y comercial marítima, las verdaderas **fuentes** del derecho Marítimo están en los usos y costumbres del mar que en la práctica constituye el derecho viviente.

• **Edad Antigua**

En la edad más antigua (*era mediterránea, hasta el 850 a. C.*) Egipcios, Asirios, Caldeos, **Fenicios**; según Herodoto, contribuyeron al incremento del comercio por el mar y por los ríos (*específicamente el Nilo*).

Los antecedentes del Derecho Marítimo datan del 200 a. C. con el Código de Hamurabi[6] sobre el cual existe una rica y científica **literatura**, que consta de 282 párrafos de los cuales faltan 35, constituyéndose en el monumento más antiguo que se conoce, contiene algunos artículos (239 a 240; 275 a 277) relacionada con las construcciones navales, medidas de los fletes, las convenciones sobre enrolamiento de la **responsabilidad** del transportista.

En la civilización minoica o cretense, el comercio naval asume notable importancia debido a la peculiar situación de la isla, emplazada en el cruce de las vías entre la Siria, Grecia y Egipto.



Los Fenicios aparecieron desde el siglo XV a. C., como los más audaces navegantes y los más afortunados comerciantes del Mediterráneo, a lo largo de sus costas hasta **España**, fundando en ellas vastos emporios y florecientes colonias, alguna de las cuales, como Cartago, llegó a ser una ciudad famosa. Nada ha quedado de sus leyes no obstante ser ellas las que presidieron el tráfico marítimo más importante y próspero de la antigüedad.

El sucesivo período (*helénico-cartaginés: 850-146 a. C.*) desde la fundación del Estado conquistador asirio y de Cartago, a la destrucción de esta ciudad y de Corinto, se caracteriza en sus inicios, por relaciones marítimas menos intensas. Los griegos fueron los artífices de su propia potencia naval. No parece que hubiesen aprendido de los Fenicios la **construcción** de las naves, porque los métodos de navegación y el carácter estrictamente nacional de su idioma, prueban que debieron a sí mismos el desarrollo de su arte náutico.

Los tiempos homéricos, en particular aquellos en que se desenvuelve la Odisea (*IX-VIII siglos a. C.*), conocieron la actividad guerrera marítima, que tuvo una vigorosa restauración en los siglos sucesivos con el desarrollo y la hegemonía de Atenas y con el estallido de las guerras persas.

La navegación de los griegos era por lo general practicada por naves de 50 remos (*25 por costado*), la militar, con nave de tres órdenes de remos (*trieres*) provistos de velas; los puertos de la época eran suficientemente equipados con muelles, banquetas y almacenes. La navegación de los griegos se extendía por el Mediterráneo y por el Mar Negro. Las condiciones especiales de su península pobre y montañosa, empujaban a este pueblo a frecuentes emigraciones hacia occidente, en busca de zonas más fértiles y más hospitalarias. La

colonización griega, que en dos siglos (VIII y VII a. C) se extendió desde las costas del Mediterráneo (*colonias del Ponto, del Jonio, Magna Grecia y la de Sicilia*), a las del Tirreno (*Galias y España*) y de la Tracia, hasta la Palude Meótica, es una consecuencia de la intensa actividad marinera y comercial de aquel tiempo.

En semejantes condiciones se comprende como la legislación marítima, había conseguido en Grecia una notable importancia, pero de ella, fuese porque estuviese formada en gran parte de reglas consuetudinarias, no ha quedado más que algunos fragmentos sobre prestación a **cambio** y copropiedad naval, transmitido a través de las oraciones de Demóstenes.

El período romano puede considerarse aquel que transcurre desde la destrucción de Cartago [7] hasta la compilación justiniana (146 a.C.-527 d.C.).

Con los romanos, la navegación toma grandes vuelos, especialmente durante la época Imperial. Las flotas de comercio, a remos y a vela, armadas por los particulares, generalmente para el transporte del grano (*navi onerariae*) y de los mármoles, probablemente subvencionados por el Estado, surcaban el Mediterráneo, convertido en un lago Romano, el Mar rojo hasta el Océano Indico, y se atrevían audazmente a penetrar en el Atlántico y mares septentrionales. Las naves romanas no eran de gran porte, (*generalmente unas 200 toneladas de carga*), pero en cambio, según la experiencia de sus navegantes; se viajaba también de noche, rigiéndose por las estrellas, y por precaución la navegación se limitaba a ocho meses del año, excluyéndose el invierno. El comercio de los Romanos era casi todo de consumo (**BONOLIS**), escasamente de **exportación**, por lo cual la caída del imperio y el traslado de la capital a Bizancio, llevaron consigo la decadencia de la navegación, parte por la translocación de los intereses comerciales, y parte por la esterilización de aquel potente movimiento de tráfico que sólo desde Roma podía irradiar.

La legislación marítima de Roma Imperial, como también su cultura, experimentaba la influencia de Grecia. Al morir Teodosio (436 a.C.), la separación del Imperio de oriente del occidente produjo una desviación equitativa y una difusión del derecho bizantino.

En la Edad Media, la legislación marítima va madurando a la sombra del Derecho romano y del bizantino. La ley pseudoria, era adoptada como costumbre en la Italia meridional, continuando su mayor influencia sobre la economía de la navegación, desarrollándose al lado de los principios de la comunidad de riesgos. Al comenzar la Edad Media, quedó paralizada la producción legislativa, pero no se retrasó la aplicación de la precedente y en las Curias de los Consulados del Mar, constituidos en las principales ciudades marítimas del Mediterráneo, se formaron y se recogieron, como derecho consuetudinario, los buenos usos del mar, ampliamente practicados en el tiempo de las Cruzadas. Es característica de este período el doble orden de la legislación, la romana escrita para el derecho civil o terrestre, y el derecho consuetudinario para las cosas marítimas.

Una **constitución** de Barbarroja[8] del 5 de junio de 1162, decía precisamente que "**Januenses iudices secundum leges nostras romanas et bonam consuetudinem eorum justitiam faciant conquerenti**"; el mismo **concepto** se expresaba en una Constitución de 1192 de Enrique VI. En Pisa al lado de la Ley romana, regía la "**consuetudo**", según el cual se juzgaban los **negocios** marítimos.

En Venecia la "**Consuetudo**" fue la única frente viva de la **materia**, hasta la legislación del siglo XIII. En Italia meridional el derecho de Trani y de Amalfi tiene una trama de derecho consuetudinario, mientras que para el restante litoral, el **jus navale Rhodiorum**, se mantiene incólume como tal.

En cuanto a la interferencia entre la legislación y el comercio marítimo, la historia de este, hasta el siglo XV, es la historia política y económica de las ciudades marítimas del Adriático y

del Tirreno, donde existieron poderosas repúblicas que disfrutaron durante siglos de la señoría del mar. Bonolis ha demostrado eficazmente, como la historia del comercio medieval en el Adriático, viene caracterizada por tres hechos:

- a) Por las relaciones antiguas y constantes de Venecia y de las ciudades Adriáticas con el imperio bizantino, de donde procedía la influencia de este derecho, en la formación del derecho Adriático y tirrénico. En la historia de tales relaciones, Venecia consiguió solidificar su papel de puente entre el mundo griego y el romano-germánico;
- b) Por la supremacía de la señoría véneta sobre las demás ciudades de las costas Adriáticas (*Ancona, Pesaro, Ravenna, Trani, Bari, Zara, Spoleto, Ragusa, Lesina, Cattaro y Curzola*), de las que dimanaba la grande fuerza expansiva de los Estados venecianos, su influencia sobre otros puertos y la orientación del derecho Adriático a su unificación;
- c) Las relaciones, aún en tiempos posteriores, de las ciudades Adriáticas con las demás del Mediterráneo (*Francia, España, Berbería*), de donde procedían; infiltraciones de elementos del derecho de otras poblaciones mediterráneas.

Del siglo VII al X, los árabes dominaban el señorío de los mares y asestaron un golpe mortal a la potencia marítima de Bizancio. Si bien su comercio, fuese sobre todo de piratería, a través de sus emporios comerciales fundados a lo largo de la costa del Asia Menor, de Siria y del septentrión del África hasta España, para la lucha contra Amalfi, Nápoles, Gaeta y Roma, y finalmente por la ocupación de las costas napolitanas y de Sicilia, dejaron profunda huella en las tradiciones jurídicas.

Los musulmanes en Sicilia, no obstante haber respetado a los vencidos su propia religión y el uso de las leyes, por causa de la larga dominación que ejercieron sobre la isla, no pudieron impedir la penetración de las propias costumbres que influyeron el posterior derecho secular (*Ciccaglione; Siciliano-Villanueva; Zeno*).

Atestiguan el predominio sarraceno en el comercio de las ciudades mediterráneas, en diversos vocablos que pasaron a formar parte de las lenguas occidentales, la introducción de los números arábigos, del sistema monetario, las reglas sobre el modo de llevar los libros comerciales, etc.

Algunas costumbres fueron casi inconscientemente aceptadas y pasaron a formar parte del llamado "**derecho vulgar**", que tuvo en Italia vasta aplicación en la época sucesiva a aquella que fue dominada por la legislación justiniana.

Es importante no olvidarnos de la contribución colateral del comercio de los musulmanes en las legislaciones de los marítimos meridionales en el período más triste y oscuro de la civilización italiana; pero también a no olvidarse de que el substrato de tal legislación, mas que romano, es bizantino, puesto que en todo momento las costumbres marítimas, con lento pero tenaz proceso de asimilación, han conseguido mantener el derecho marítimo en su aspecto original.

- **Recopilación de usos y costumbres**
- **IX- Los Roles de Olerón (Rooles o Jugements d´Olerón):** constituye una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas marítimas del norte de Francia. Están formados por las decisiones de los Roles de un tribunal constituido a fines del siglo XII en la Isla de Olerón (*en el litoral Atlántico*), dicha compilación data del 1206, debida con seguridad a una persona particular cuyo nombre se ignora (*según Cleirac, fue la reina Eleonora; según Lebnitz fue Oton de Sajonia*); fueron escritas en lengua gascona, alguna edición en Francés y consta de tres partes, la primera de 25 artículos, la segunda de 2, y la

tercera de 8. En cuanto al lugar de origen de esta compilación, existe discrepancia entre los historiadores. Schupper dice que su patria fue Olerón, pero que los Roles están considerados como leyes del mediterráneo (*litoral meridional Francés*), o cuando menos la primera redacciones meridional, mientras que la sucesiva elaboración normando-bretona fue como tal, introducida en Flandes, en Holanda y en Inglaterra. Su aplicación se extendió hasta el mar Báltico, con el nombre de Leyes de Wisby.

- **X- Estatutos Italianos:** tuvo su origen con la recopilación conocida con el nombre de Costumbres de Venecia, en los cuales se inspiran los de las ciudades marítimas de la Dalmacia, de Ancona, Rimini, Bari y Trani, etc. La cual reglamenta las obligaciones de los tripulantes, la responsabilidad del capitán y de los propietarios. **Venecia:** anteriormente a la legislación estatutaria, regía aquel "*usus patriae*" al cual los Estatutos aludían con frecuencia y que se refería, según el aserto de Bertaldo, al "*graecorum fontibus*", es decir el derecho y a los usos bizantinos. Las primeras publicaciones fueron las "*Ordinamenta super saornatione, caricatione et stivatione navium*" (23 de marzo 1227), del Dogo Pietro Ziani, seguidos luego del "*Capitulare navium*" (13 de setiembre 1228) de las normas sobre las "*medidas de las naves*" (7 de enero 1229), de las "*Ordinamenta del Dogo Iacopo Tiepolo*" (1 junio 1229, con añadidos del mayo y agosto 1233 y el 15 agosto 1236) y finalmente de los "*Statuta Tarratarum*" (*tartanas a vela*) del 6 agosto de 1255.

Modificaciones y adiciones sucesivas se hicieron con los "*Statuta civilia*" de los Dogos Francesco y Andrea Dándolo del 26 noviembre 1346, en los Estatutos de las naves "*segundo el Capitulare della Corte dell' Examinador*", en la decisión del Consejo Mayor de 1468, sobre el aseguramiento de las mercancías, del 1585, sobre el préstamo a cambio marítimo (*en Pregadi*), del 1586 sobre los naufragios y sobre los seguros marítimos. Los estatutos Venecianos del siglo XIII, contienen en gran parte materia de derecho público administrativo, precisándose las funciones de tutela y de control del Estado en el ejercicio de la navegación. Estos textos, mantienen una indiscutible marca original sin que el Consulado del Mar haya ejercido en ellas ninguna influencia, posteriores a su publicación. Al contrario ejercieron una notable y decidida influencia, juntamente con la ley pseudo-rodia, sobre los Estatutos de las ciudades del litoral dalmático. Su espíritu es patente en los Estatutos de Ragusa (a. 1272) quizás refacción de una redacción precedente, en los Estatutos de Lezina (*Phara*) (a. 1313), de Spalato (a. 1312), de Zara (a. 1300) de Curzola (a. 1214), de Cártaro (*Sec. XIV*), etc. **Trani:** la falta de las "*Ordinamenta et statuta maris edita per consules civitatis trani*", oscila entre el 1063 (*como así resulta del proemio*) y el 1183, 1363, 1496, fechas indicadas por los historiadores para eliminar las dificultades suscitadas por la más antigua atribuida a las mismas ordenaciones. Constan de una colección de normas que recuerdan las costumbres bizantinas y a las cuales les fueron añadidas e incorporadas otras, inspiradas en los estatutos venecianos. **Ancona:** los "*Estatuta Anconitanae urbis*", se hacen remontar al 1397, pero probablemente son de época anterior. Resienten la influencia de la legislación véneta, de las consuetudines de Bari y del Estatuto de Ragusa (*BONOLI*); según algunos, del consulado del Mar (*MANFRONI*). **Rimini:** posee un Estatuto del 1303. **Bari:** posee costumbres notables que remontan al 1204, y que son quizás las más antiguas de la Italia meridional. Su antigüedad mayor que la de los Estatutos Venecianos, no es improbable que hubiesen contribuido a formar aquellas consuetudes generales que después fueron en los mismos reproducidos. **Amalfi:** esta ciudad constituida en república en el siglo IX, célebre por sus luchas con los sarracenos, conquistó fama por el floreciente tráfico con el Imperio griego y con el Oriente. Rivalizó con Venecia y con otras ciudades adriáticas.

Se rigió al principio por el Código de Rodas, en los textos del Prochiro y de los Basilio, y posteriormente constituyó un cuerpo de leyes propias conocidas con el nombre de "**Távola di Amalfi**" (**Bancha, o Tábula Amalphitana, o Tábula Protontina maris**) y bajo el título de Capitula et ordinationes curiae maritime nobilis civitatis Amalphae. Esta colección fue descubierta por Gar en 1843, en la Biblioteca Imperial de Viena entre los manuscritos poseídos por el Dogo Marcos Foscarini, que consta de 66 capítulos, de los cuales 21 estaban escritos en latín y 45 en lengua vulgar, compuestos en tiempos diversos; la parte latina parece debida a los mismos miembros de la curia marítima que recogían por escrito las normas aplicables por el Tribunal del lugar del litigio; la parte italiana, fue labor de los particulares recogedores, y la mención de "**Tábula**", se atribuía al hecho de que el texto de la ley debía ser expuesto al público, en un cuadro sobre las paredes de la curia juzgadora.

La parte latina se hace remontar al siglo XIV, resistiéndose de los efectos de la legislación catalana, mientras la primera revela la influencia griega. La Távola estuvo en vigor en la Italia meridional hasta el siglo XVI, seguidamente fue abandonada, por haber sido suplantada por el Consulat del Mar, que tuvo un mayor predominio en todo el Mediterráneo. **Pisa**: el poderoso desarrollo marítimo de Pisa influyó rápidamente en la decadencia de su rival Amalfi. Pisa sintió menos la influencia del derecho bizantino y más intensamente el del romano. Sus viejas magistraturas aplicaban la lex Romana a través del Código Teodosiano y las opiniones de los Jurisconsultos hasta que en materia marítima vinieron a consolidarse aquellos usos, de los cuales derivaban las "**quaestiones consuetudinum**" (**PARDESSUS**). A estos usos se conecta la colección de las normas conocidas en el nombre de "**Constitutum usus**", que remonta al 1160 o al 1161, elaborada en diversas épocas, aprobada por Gregorio VII [9] y confirmada por el emperador Arrigo IV, y la cual no puede llamarse un Código completo, sino una ley modificativa de algunas leyes romanas y longobardas, justificada por la necesidad de normalizar más eficazmente el creciente tráfico marítimo. La "**Const. Usus**", refleja especialmente la **praxis** de la Curia praevisorum, y contiene abundantes normas de derecho privado.

El "**Breve euriae maris**", posterior estatuto de la Corporación de mercantes, armadores y marineros, fue compilado después de 1298, completado probablemente en el 1333, traducido a lengua vulgar en el 1323, transcrito en el 1333 y enmendado entre el 1337 y el 1345; con él nos llega (*en 130 o 146 capítulos, según las ediciones*), la **jurisprudencia** de la Curia consulum maris, magistratura de corte pisana. **Callor**: de este puerto arranca el renombrado "**Breve portus Kallaritani**" del 1318, en el cual la crítica histórica ha querido descubrir los primeros gérmenes del **seguro** marítimo. **Sassari**: posee un Estatuto del siglo XIII, traducido a la vulgar en 1316. **Florenca**: posee los Estatutos del 1523 y 1526, relativos a los seguros marítimos. **Génova**: los más antiguos **documentos** legislativos, remontan al 1154 (**Brevi delle Compagne**) y las actas de los "**Consolidei placiti**" del 1217. Además se citan los Estatutos del "**Officium Gazariae**", magistratura judicial compuesta de ocho miembros encargados de "**tractare, quaerere et vigilare et totum suum inclinare ad facta et negotia navigandi omnia et singula quae ad utilitatem et commodum navigantium crediderint premere**". Las ordenanzas de esta Magistratura, cuyo origen se señala por el siglo XIV, interesan principalmente al **derecho público**. Las más importantes son las relativas a las colonias genovesas del Bósforo y de Asia Menor, conquistadas después de la participación de las Cruzadas (*Estatutos de la ciudad de Pera (1300-1317) y de Caiffa en el Mar Negro (1316-1341)*). El "**Officium Gazariae**" asumió sucesivamente funciones judiciales, especialmente en materia marítima, celebrando audiencias semanales, sine strepitu et figura judici. De las providencias dictadas por este tribunal, se poseen tres redacciones: una de la mitad del siglo XIV (**Sauli**), otra del 1441 (**PARDESSUS**), y la tercera, descubierta más

recientemente (**MANACORDA**). Disposiciones del derecho marítimo dictadas por este tribunal, se poseen tres redacciones: una de la mitad del siglo XVI (**SAULI**), otra del 1441 (**PARDESSUS**), y la tercera, descubierta más recientemente (**MANACORDA**). Disposiciones del derecho marítimo privado, se hallan en los Estatutos posteriores al 1441, 1556 y 1558. De este último tiempo, son de recordar los cap. XIV: ad L. De jactu et forma ni eo servanda; y cap. XVII del libro V: de securitatibus. Pertenece a la Edad Media la ley 26 de marzo de 1607 sobre la jurisdicción de los Conservadores del Mar. Albenga, Savona, Levanto, Bonifacio, poseyeron Estatutos que reproducían sustancialmente el derecho antiguo genovés.

- **XI- Estatutos Franceses:** Otra colección bastante difundida, atestigua la tendencia hacia la unificación del derecho marítimo en los principales puertos Mediterráneos: es la "**Guida (o Guidon) de la Mer**" compilación de origen francés (**Marsella o Rouen**), atribuida al finalizar el siglo XVI, al **trabajo** de un jurisperito privado cuyo nombre ha quedado ignorado. Es indudablemente posterior al Consulado (*las primeras ediciones datan del 1607, 1645 y 1651*) y trata entre otras materias, amplia y orgánicamente, del **contrato** de seguros, exponiendo el estado de la jurisprudencia mercantil de la época. Utilizó gran parte del material legislativo precedente como eran los estatutos de Florencia y de Génova, las ordenanzas de Flandes y de Amsterdam, las de Barcelona, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras, precediendo autorizadamente a la **codificación** francesa. Sobre el Guidon, fue esencialmente calcada la famosa Ordonnance "**touchant la marine**", publicada en Francia en agosto de 1681, bajo el reinado de Luis XIV, obra fundamental que reunió y coordinó varias ordenanzas precedentes (*las del 1517, 1543, 1584 y 1629*), utilizando muchas costumbres de los puertos occidentales y del norte. Fue inspirada por el gran Ministro **COLBERT**, que la introdujo en Bretaña en 1684. En la ordenanza, se encuentra el prototipo de la moderna codificación del derecho marítimo; al lado de las instituciones de derecho privado, se halla toda la materia del derecho público y procesal. La gran fortuna de este documento legislativo, se debe a sus ilustradores y comentaristas **VALIN y EMERIGON**, el primero profundo conocedor del derecho marítimo de los puertos occidentales, y el segundo de los del Mediterráneo. Ambos tuvieron el mérito de poner de **relieve** y, frecuentemente conciliar entre ellos, los principios del derecho vigente en los puertos del Atlántico con el Derecho de la cuenca del Mediterráneo. La ordenanza de Luis XIV, fue completada rápidamente por otras de menor importancia, en tiempos de Luis XV en 1723, 1743, 1745, y por Luis XVI en 1779 y 1784.
- **XII- Estatutos Españoles:** el código de las Partidas [10]el cual contiene disposiciones relativas a fletamentos, averías, tripulación, responsabilidad. Más tarde apareció la compilación llamada Consulado del Mar que recogía los usos y costumbres vigentes en el Mar Mediterráneo occidental, y tuvo aplicación en la parte oriental del mismo por los navegantes italianos. Fue publicado en Barcelona, España en el siglo XVI las Ordenanzas de los gobiernos españoles. El comercio de España, que tuvo su mayor desarrollo en el siglo XV, vino legislativamente regulado según los patrones ofrecidos por las repúblicas de Génova y Pisa, que habían constituido fondacos propios y colonias en los puertos de España y de la Francia meridional, delegando en ellas cónsules y creando consulados en dichos puertos, desde los finales del siglo XII. Ante todo citaremos las disposiciones dictadas por los reyes catalano-aragoneses, las resoluciones de los antiguos "**Fueros de Valencia**" (1250), de los cuales se conocen las ediciones del 1482, y 1547, el "**Código de las Costumbres de Tortosa**" aparecido entre el 1279 y el 1294, **las Ordenanzas de Barcelona**" debidas a los Reyes Jaime I (1258), y Pedro IV (1340) y otras posteriores. Los "**Reglamentos Consulares de Valencia**" (entre 1336 y el 1343)

no fueron aplicadas a la mayoría de las ciudades españolas, pero en cambio, incorporadas al Consulado del Mar, se convirtieron en fuente de derecho marítimo general. Las **"Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona"**, en las cuales, las del 1258 y 1436, regulan la Policía de la navegación y las de 1435, 1436, 1458, 1461 y 1484, que legislan sobre el seguro marítimo.

- **XIII- Estatutos de otros estados:** con mucha anterioridad a los Estatutos o compilaciones mencionadas, algunos pueblos bárbaros dictaron disposiciones que contenían algunas reglas aplicables a la navegación, por ejemplo, el Breviario de Aniano y el Código de Eurico[11]Consulado del Mar, Guidón de la mer, Leyes de Wisby.
- **XIV- Actas de Navegación:** legislación aprobada por el Parlamento **inglés**, en los siglos XVII y XVIII, para estimular y proteger la **industria** y el comercio interior contra la **competencia** extranjera. A veces se llamaron Actas de Comercio y Navegación. El Acta de Navegación de 1651 estipulaba que los **bienes** importados o exportados por las colonias inglesas en **África**, Asia o América, debían ser embarcados en barcos construidos por ingleses, y cuya tripulación estuviera compuesta al menos por un 75% de ingleses. Los bienes importados por Inglaterra desde las colonias también tenían que llegar en barcos ingleses. Los bienes procedentes de países extranjeros sólo podían ser transportados en barcos de la nación exportadora o ingleses. La expresión "inglés" se refería a la nacionalidad de las personas y no al lugar de residencia y los colonos y barcos de las colonias se consideraban ingleses. El Acta de 1660 especificaba qué bienes —principalmente **tabaco**, arroz e índigo— podían exportar los colonos sólo a otras colonias inglesas o a Inglaterra. La legislación posterior, como el Acta de la Lana de 1699, el Acta del Sombrero de 1732 o el Acta del **Hierro** de 1750, pretendieron impedir que la fabricación en las colonias inglesas, pudiera amenazar la economía industrial británica. Las Actas suponían el triunfo del **mercantilismo**, una política económica predominante en Europa durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Sus regulaciones tenían claras ventajas para los súbditos ingleses en las colonias americanas, pues se estableció un sistema de primas y descuentos de exportación, que en realidad mantuvo los precios de los bienes ingleses más bajos de lo que hubieran prevalecido en un sistema de libre competencia. Sin embargo, durante la Guerra Francesa e India (1754-1763), cuando el Parlamento se vio obligado a solicitar un incremento de **ingresos** para pagar los **gastos** de defensa de las colonias americanas, los oficiales ingleses decidieron exigir mayores impuestos según las disposiciones de las Actas de Navegación. Los colonos americanos encontraron estos impuestos onerosos, y se considera que fueron una de las causas indirectas de la guerra de **Independencia** estadounidense. Las Actas de Navegación fueron revocadas en 1849, cuando la supremacía industrial británica hacía innecesarias las medidas proteccionistas.
- **XV- Consulado del mar:** el famoso **"Consulat de Mar"**, elaboración del derecho marítimo común con la cuenca del Mediterráneo, refundición y **fusión** de ininidad de normas procedentes. Esta colección fue formada para uso de aquella magistratura designada con el mismo nombre, de origen pisano; la materia fue recogida en muchos ejemplares manuscritos, de los cuales se deduce la existencia en varias ciudades del Mediterráneo, desde comienzos del siglo XII y a fines del siglo XV. Desde esta época y hasta fines del 1700, se imprimió y se tradujo a todas las lenguas europeas y en algunos países fue adoptado como consuetudinario. De sus manuscritos, la más notable lleva por título **"Llibre apelat Consolat de la mar"**; se hallan en la biblioteca nacional de París. Parece que la completa redacción de la recogida, se hizo en Barcelona en la segunda mitad del siglo XIV, la lengua usada era la hablada en Cataluña en los siglos XIII y XIV. Dicha

materia se halla distribuida en 294 capítulos; en algunas ediciones 297 capítulos; en otras figuran más. La primera 43, contienen las reglas de procedimiento que regían en los tribunales de Valencia. La primera edición se publicó en Barcelona en 1494, siguió a esta otra en 1502. La más antigua traducción italiana, es la de Venecia de 1545; fue corregida por **CASAREGIS**, pero resulta oscura y poco fiel; las traducciones francesas son del 1577 y 1635. Posteriormente al Consulado del Mar, desde el siglo XVI en adelante, España publicó numerosas e importantes ordenanzas, promulgadas en las ciudades en donde se hallaban establecidos emporios comerciales para el tráfico de ultramar (*Casas de contratación*). En estas Ordenanzas, la materia del seguro marítimo se trata en forma especial y con una extensión sorprendente. Por citar la "**Pragmática sobre fletes**" de 1512, con la adición del 1538, la "**Ordenación de la Casa de Contratación de Sevilla**" del 1507 al 1556, la "**Ordenanza de Carlos V**" de 1552, el "**Reglamento sobre la Policía de los contratos**" de Burgos de 1538, la "**Ordenanza de la contratación**" de Bilbao de 1560, y la de S. Sebastián de 1682. Todas ellas fueron refundidas en una única colección "*Recopilación de las Indias*", ed. Madrid 1774. Mayor importancia, por la influencia que tuvo en el campo de las Ordenanzas de la marina, hay que conceder a las llamadas "*Ordenanzas de Bilbao*" de 1737, adoptadas como ley general en España y en la América Española y sobre las cuales se modelaron las legislaciones sucesivas.

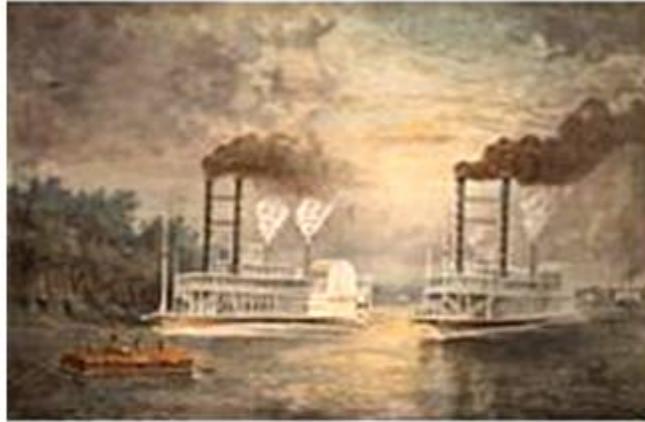
- **XVI- Leyes de Wisby:** el Derecho de "Wisby", es posterior a los Roolos de Olerón (VALIN) y es una derivación del llamado "Waterrecht" que se formó en Flandes, en Holanda y en Inglaterra. La compilación conocida bajo el nombre de "Leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia" (Hogeste Water-Recht tho Wisby) alcanzó en Europa septentrional, casi el **valor** de derecho común influenciando todo el posterior derecho marítimo nórdico. La legislación de los países escandinavos y de las ciudades anseáticas se puede afirmar que tenía sus raíces en esta compilación que se hace remontar al 1407. Al derecho de Wisby se añaden aún otras colecciones, como el llamado "Derecho de Gragaas" en Suecia, Noruega y Dinamarca, el "Danische Wasserrecht" del Rey Juan 1508, el "Código marítimo de Federico II" de Dinamarca del 1561 y el "Código de Cristián V" [12] de Dinamarca, de 1863.
- **XVII- La codificación. La Ordenanza de 1681 y la Revolución francesa:** la primera sistematización de las normas jurídicas marítimas, aparece en Francia bajo el reinado de Luis XIV, y es la ordenanza de la Marina del año 1691. Esta ordenanza constaba de 5 libros, considerado un verdadero Código de la Navegación. La revolución Francesa no toca mucho el Derecho Marítimo; sin embargo hay que señalar que tuvo dos importantes reformas: 1) Se suprimía a los Tribunales de Almirantazgo, 2) nacionalidad y transferencias de buques.
- **XVIII- Ordenanza de Bilbao:** esta ley Española, que data del siglo XVIII, estaba inspirada en el "Consulado del Mar" y en la "Ordenanza de la Marina" de Luis XIV. La misma rigió el comercio marítimo-comercial entre España y sus colonias y constituía en un cuerpo legal muy completo.
- **XIX- El Código de Comercio Francés y las otras legislaciones:** el Código de Comercio Francés, entró en vigor en 1807 bajo el reinado de **Napoleón**[13] el cual incorporó a sus normas las relativas a la navegación en su aspecto privado; fueron extraídas de la Ordenanza de la Marina.

Las conquistas de Napoleón impusieron la vigencia de este Código en casi toda Europa y aún después de su derrota definitiva siguieron ejerciendo gran influencia, sus postulados en las

legislaciones de la mayoría de los países europeos, pero adecuadas a las características propias de cada país.

- **B- SEGUNDA ÉPOCA:**

XVII- LA NAVEGACIÓN A VAPOR:



Robert Harding Picture Library

Con la máquina a vapor, la navegación abandonó el romántico apoyo del velamen, ingresando adulta y especializada, al campo de la mecánica y de la ingeniería naval. La máquina a vapor, abrió una vertiginosa carrera de creciente progreso y perfeccionamiento. Cambió no solo la potencia la velocidad, sino que en ello redundó en la seguridad personal de los viajeros y su comodidad. Por heroicos que hayan sido los pasos de los primeros descubridores de rutas, que acometieron sus hazañas sobre los inseguros buques de velamen, no menos importantes son los pioneros de la navegación a vapor. Mientras los pioneros descansaban su mérito en sus propias capacidades, los segundos iniciaron, primero inconscientemente, un trabajo de equipo, donde el creador de la máquina fue tan importante como el inventor de la hélice o su diseñador.

Paralelamente, las primeras grandes compañías navieras emergieron, disputándose mares y océanos. Los siglos XIX y XX presencian la más descarnada y seria competencia entre compañías, astilleros, **modelos** y líneas marítimas.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología **producto** de la energía a vapor. El *Clermont*, primer barco a vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton[14]

Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson, desde la ciudad de Nueva York hasta Albany; realizó el viaje de ida y vuelta, de casi 483 km, en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense *Savannah* en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, en el mismo tiempo que un barco de vapor podía hacer seis **viajes** entre América y Europa, un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela que se utilizó con fines comerciales. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.



XVIII- CARACTERISTICAS

La construcción de las naves fue fundamentalmente tarea de artesanos; con la apuntada sustitución de la madera por el **acero** y de la vela por la propulsión **mecánica**, motivó el cambio de esa artesanía original por una complicada industria manufacturera y de montaje, requerida por la incorporación al buque, de instalaciones y servicios cada día más complejos. La suplantación de la madera por el acero en las construcciones del buque, dio como resultado mayor **resistencia** para desplazamiento similar, menor gasto de conservación y aumento constante en las dimensiones y tonelaje de los buques.

Esta época en particular, se caracteriza por circunstancias:

- 1) Por la aparición de leyes estrictamente nacionales en materia de navegación, lo que se acentuó a mediados del siglo XIX, poniendo en peligro la uniformidad del Derecho Marítimo. Felizmente el Comité Marítimo Internacional, asesorado por eminentes Juristas, actuó oportunamente para restablecer esa uniformidad de las normas marítimas.
- 2) Por la **adopción del motor** a Vapor como medio de propulsión para los buques con lo que se obtuvo un gran adelanto: mayor velocidad y mayor seguridad. Poco a poco, la navegación a vela fue desplazada por el nuevo medio de propulsión. "La técnica se impone a la tradición".



El *Great Eastern*, botado en 1858, fue durante mucho tiempo el mayor buque de vapor del mundo, hasta que fue superado por el *Oceanía* en 1899. Tenía 211 m de eslora y estaba impulsado por ruedas de palas, una hélice y seis velas auxiliares. Se le recuerda sobre todo por haber tendido el primer cable telegráfico trasatlántico, el mismo año de su botadura. (Imagen de arriba)

XIX- REFORMA LEGISLATIVA PERTINENTE

Un hecho de gran importancia dentro de esta "Segunda Época" de la historia de la navegación, es la reforma legislativa relacionada con el mismo. Se promulgan nuevos Códigos en la Unión Soviética y en Italia, y en cuanto a éste último país se refiere; es importante destacar la meritoria labor del destacado jurista Antonio Scialoja, verdadero creador del moderno derecho de la Navegación de su país.

• C- TERCERA ÉPOCA:

LA NAVEGACIÓN A PROPULSIÓN NUCLEAR:

ANTECEDENTES; CARACTERÍSTICAS:

Hasta el siglo XIX, el principal combustible era la leña, cuya energía procede de la energía solar acumulada por las **plantas**. Desde la Revolución Industrial, los seres humanos dependen de los combustibles fósiles —carbón o **petróleo**—, que también constituyen **energía solar** almacenada. Cuando se quema un combustible fósil como el carbón, los átomos de **hidrógeno** y **carbono** que lo constituyen se combinan con los átomos de oxígeno del **aire**; se produce **agua** y dióxido de carbono y se libera **calor**, unos 1,6 kilovatios hora por kilogramo de carbón, o unos 10 electrovoltios (eV) por **átomo** de carbono. Esta cantidad de energía es típica de las reacciones químicas que corresponden a cambios en la **estructura** electrónica de los átomos. Parte de la energía liberada como calor mantiene el combustible adyacente a una temperatura suficientemente alta para que la reacción continúe.

La Energía nuclear, es liberada durante la fisión o fusión de núcleos atómicos. Las cantidades de energía que pueden obtenerse mediante **procesos** nucleares superan con mucho a las que pueden lograrse mediante procesos químicos, que sólo implican las regiones externas del átomo.

La energía de cualquier sistema, ya sea físico, químico o nuclear, se manifiesta por su capacidad de realizar trabajo o liberar calor o radiación. La energía total de un sistema siempre se conserva, pero puede transferirse a otro sistema o convertirse de una forma a otra.

El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden (Nueva Jersey) la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga, el *Savannah*, que fue botado en 1960. En 1962 fue

vendido a una empresa privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero.

Para la propulsión de grandes buques de superficie, como el portaaviones estadounidense *Nimitz*, se emplean reactores nucleares similares al RAP. La tecnología básica del sistema RAP fue desarrollada por primera vez en el programa estadounidense de reactores navales dirigido por el almirante Hyman George Rickover. Los reactores para propulsión de submarinos suelen ser más pequeños y emplean uranio muy enriquecido para que el núcleo pueda ser más compacto. Estados Unidos, Gran Bretaña, Rusia y Francia disponen de submarinos nucleares equipados con este tipo de reactores.



Estados Unidos, Alemania y Japón utilizaron durante periodos limitados tres cargueros oceánicos experimentales con propulsión nuclear. Aunque tuvieron éxito desde el punto de vista técnico, las condiciones económicas y las estrictas normas portuarias obligaron a suspender dichos proyectos. Los soviéticos construyeron el primer rompehielos nuclear, el *Lenin*, para emplearlo en la limpieza de los pasos navegables del Ártico.

XXI- REFORMAS LEGISLATIVAS NECESARIAS:

La aplicación de la energía nuclear o atómica a la navegación, crean situaciones novedosas, tanto en el aspecto técnico como jurídico, particularmente en materia de seguridad. El empleo de reactores nucleares crea el problema potencial de una catástrofe, derivada de la liberación de millones de átomos, productos de la fisión. A esto debe agregarse el peligro de contaminación producida por los residuos radioactivos.

Para regular esta moderna actividad, el Comité marítimo Internacional preparó un proyector eferente a los buques nucleares, dicho proyecto fue aprobado como convenio internacional en Bruselas, en el 1962. Algunos países como E.E.U.U. y Gran Bretaña, han dictado normas especiales sobre la materia, aplicables al ámbito nacional.

XXII- TRATADOS Y CONVENCIONES:

A lo largo de los años se han adoptado numerosos tratados y convenciones con el objetivo de mejorar la seguridad marítima. Uno de los más importantes, firmado en 1913, después del desastre del *Titanic*, supuso el establecimiento de la Patrulla Internacional de Icebergs. La Convención Internacional de 1930 sobre Líneas de Máxima Carga reguló la carga de los buques según su tamaño, cargamento y ruta. La Convención Internacional para la Seguridad Marítima, que regula la construcción de buques, fue ratificada por la mayoría de los países marítimos en 1936, y desde entonces ha sido frecuentemente actualizada.

- **Conclusión**

Desde principios de la civilización humana, **el hombre** ha querido comprender si existe o no territorios mas allá de las costas. En su afán de conquistador descubrió los **medios** para ese fin (las canoas o piraguas). Primeramente como uso para la **pesca**; posteriormente en busca de aventuras en el inmenso mar de aguas.

En el transcurso de esa aventura fue ampliando más su **conocimiento**, hasta llegar a etapas en donde marcaron historia que nos acompañaran por siempre; dichas etapas evolucionaron de acuerdo a las necesidades de ese momento y a las inquietudes de los hombres de ese entonces. La técnica se impone a la tradición.

Saltando etapas llegaron a lo que hoy día conocemos, el auge de la revolución industrial; la sed de conocimiento del hombre hicieron de que todo ese sueño se convirtiera en realidad y se llegue a lo inimaginable para aquel entonces.

Analizando la historia y su evolución, se ha recopilado para el presente trabajo práctico toda la información necesaria y disponible; esperando que llene de expectativas a los lectores

Bibliografía

- Prof. ANTONIO BRUNETTI, DERECHO MARITIMO, TOMO I, EDITORIAL BARCELONA, AÑO 1950.
- LUIS C. ROMERO BASALDUA, DERECHO MARITIMO, TOMO I Y II, EDITORIAL CORDOBA, AÑO 1996.
- ENCICLOPEDIA ENCARTA 2000, **MICROSOFT** CORPORATION, AÑO 2000.
- ENCICLOPEDIA DIGITAL MASTER, GRADIENT CORPORATION, AÑO 1999.
- MICHAEL CRAWFORD, FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA HISTORIA ANTIGUA, EDITORIAL TAURUS, AÑO 1996.
- SANTIAGO MONTERO DIAZ, ESTUDIOS DE LA HISTORIA ANTIGUA Y MEDIEVAL, EDITORIAL DE LA **UNIVERSIDAD** COMPLUTENSE DE MADRID, AÑO 1988.
- MENAUT, PEREIRA, ACTAS DEL PRIMER CONGRESO PENINSULAR DE HISTORIA ANTIGUA, EDITORIAL COMPOSTELA, AÑO 1988.
- LUIS MAZARREDO, EVOLUCION DE LA PROPULSION NAVAL MECANICA, FONDO EDITORIAL DE INGENIERIA NAVAL DE MADRID, AÑO 1992.
- RICARDO ALVARIÑO, EL PROYECTO DEL BUQUE MERCANTE, FONDO EDITORIAL DE INGENIERIA NAVAL DE MADRID, AÑO 1997.

Francisco Ariel Encina Insfrán

faei2@hotmail.es

[1] Derecho marítimo, rama del Derecho que regula el comercio y la navegación en alta mar y en general en todas las aguas navegables.

[2] Edad media, término utilizado para referirse a un periodo de la historia europea que transcurrió desde la desintegración del Imperio romano de Occidente, en el siglo V, hasta el siglo XV.

[3] Clíper, nombre aplicado a los barcos muy rápidos. El término procede del verbo inglés clip (avanzar rápidamente) y se utilizó por primera vez en los Estados Unidos a finales de la guerra de 1812. Se aplicó a los barcos denominados de construcción de Virginia o de construcción de barco de piloto. Después de 1830, la palabra clíper pasó a designar cualquier tipo rápido de barco.

[4] Demóstenes (c. 385-322 a.C.), político ateniense, el orador más grande de la antigua Grecia, dirigió la oposición de Atenas frente a Macedonia. Nació en el demo de Paeonia, cerca de Atenas.

[5] Digesto, El Digesto es una compilación de la jurisprudencia contenida en las obras de los principales jurisconsultos romanos, con predominio de textos procedentes de Paulo y Ulpiano. Consta de 50 libros divididos en títulos que se inician con una rúbrica. Su redacción se ordenó el 15 de diciembre del 530 y el 16 de diciembre del 533 se publicó bajo el gobierno del emperador del Imperio romano de Oriente Justiniano I (482-565).

[6] El Código de Hammurabi es el primer cuerpo legal conocido de la historia. Tras un prólogo, en el que este rey de Babilonia justifica su acción legislativa (ha recibido tal encargo del dios Marduk para fomentar el bienestar entre las gentes).

[7] Cartago, fundada hacia el 800 a.C., fue una de las más grandiosas ciudades de la antigüedad. Su ejército, que combatió contra las tropas de Roma, tuvo a generales tan eminentes como Amílcar Barca y Aníbal.

[8] Federico I (Barbarroja) fue emperador del Sacro Imperio Romano. Deseaba restaurar la gloria del Imperio romano, pero sus diferencias con los papas de Roma provocaron alianzas contra él, quedando así frustradas sus ambiciones. Federico pereció ahogado en Cilicia cuando se disponía a unirse a la tercera Cruzada.

[9] Gregorio VII, San (1020-1085), papa (1073-1085), uno de los grandes reformadores de la Iglesia medieval. Impuso la prioridad de la Iglesia sobre los poderes seculares y formó la facción papal en la primera fase del conflicto con el Sacro Imperio Romano Germánico.

[10] Código de las Siete Partidas, nombre por el que es más conocido el Libro del Fuero de las Leyes, y que proviene de su división en siete partes fundamentales de Derecho (de la Iglesia; político, del reino y de la guerra; sobre las cosas, procesal y organización judicial; de familia y relaciones de vasallaje; de obligaciones; de sucesión y penal). Atribuido al rey de Castilla y León Alfonso X el Sabio.

[11] Código de Eurico o Código de Tolosa, primera compilación jurídica visigoda aparecida en la península Ibérica, cuya autoría parece deberse al jurisconsulto León, promulgado por el rey Eurico en algún momento entre los años 466 y 481 en la ciudad de Tolosa, entonces capital del reino visigodo.

[12] Cristián V (1646-1699), rey de Dinamarca y Noruega (1670-1699). Cristián heredó el trono de su padre Federico III en 1670.

[13] Napoleón Bonaparte fue el **genio** militar más brillante del siglo XIX. Conquistó la mayor parte de Europa occidental para Francia e instituyó reformas en estos nuevos territorios a fin de garantizar las libertades civiles y mejorar la **calidad** de vida. Fue coronado emperador de Francia en 1804 y estimuló al país implantando reformas para unificar a la nación, dividida por la revolución; muchas de las cuales perduran en la actualidad, como son las garantías referentes a las libertades civiles.

[14] Robert Fulton, artista de talento e inventor de sistemas de guerra naval, es conocido por haber diseñado el primer barco a vapor empleado comercialmente de forma rentable, el Clermont. Este barco, botado en 1807, se convirtió en un éxito inmediato cuando realizó la travesía entre Nueva York y Albany en un tercio del tiempo empleado por los veleros.