

Aproximación crítica a los fundamentos y las teorías de los negocios internacionales. Tendencias y cambios de la disciplina para el siglo XXI

Edward Tamayo Duque
Andrés Escobar Uribe
John Wilder Zartha

327

Tamayo Duque, Edward, autor

Aproximación crítica a los fundamentos y las teorías de los negocios internacionales. Tendencias y cambios de la disciplina para el siglo XXI / Edward Tamayo Duque, Andrés Escobar Uribe y John Wilder Zartha – 1 edición – Medellín: UPB. 2023 -- 140 páginas.

ISBN: 978-628-500-115-4 (versión digital)

1. Negocios internacionales 2. Economía, finanzas, empresa y gestión 3. Teoría y filosofía económicas

CO-MdUPB / spa / RDA / SCDD 21 / Cutter-Sanborn

© Edward Tamayo Duque

© Andrés Escobar Uribe

© John Wilder Zartha

© Editorial Universidad Pontificia Bolivariana

Vigilada Mineducación

Aproximación crítica a los fundamentos y las teorías de los negocios internacionales.

Tendencias y cambios de la disciplina para el siglo XXI

ISBN: 978-628-500-115-4

DOI: <http://doi.org/10.18566/978-628-500-115-4>

Primera edición, 2023

Escuela de Economía, Administración y Negocios

CIDI. Grupo de investigación: Grupo de Estudios Empresariales. Proyecto: Aproximación crítica sobre los fundamentos y las teorías de los negocios internacionales. Tendencias y cambios de la disciplina para el siglo XXI. Radicado: 566C-03/20-05

Gran Canciller UPB y Arzobispo de Medellín: Mons. Ricardo Tobón Restrepo

Rector General: Padre Diego Marulanda Díaz

Vicerrector Académico: Álvaro Gómez Fernández

Decano Escuela de Economía, Administración y Negocios: Jorge Alberto Calle D'Alleman

Coordinadora (e) Editorial UPB: Maricela Gómez Vargas

Producción: Ana Milena Gómez Correa

Diagramación: Editorial UPB

Corrección de Estilo: Weimar Toro Ramírez

Dirección Editorial:

Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, 2023

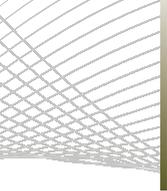
Correo electrónico: editorial@upb.edu.co

www.upb.edu.co

Medellín - Colombia

Radicado: 2290-02-10-23

Prohibida la reproducción total o parcial, en cualquier medio o para cualquier propósito, sin la autorización escrita de la Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.



Capítulo 2

Sobre la relación entre comercio exterior y negocios internacionales.

Una contextualización etimológica, histórica y empírica

Edward Tamayo Duque

Para hablar de la historia de los negocios internacionales como punto de partida en esta investigación, es preciso mencionar, al menos, tres cuestiones importantes. En primer lugar, es pertinente responder el por qué iniciar con una descripción histórica, pues como muchos otros trabajos lo hacen, el hecho de traer los vestigios del pasado para revivirlos en una época y un contexto diferente ayuda a comprender los orígenes y la esencia de aquello que se está investigando. Es una manera de precisar los límites de aquello que históricamente ocurrió y se convirtió en lo que es hoy y, aunque se pueda pensar que en los negocios lo único que importa es la volatilidad del ahora, el pasado configura su estructura y ayuda a sistematizar su estudio en el presente.

En segundo lugar, se debe hacer la pregunta respecto a la delimitación temporal, pues si bien se podría iniciar con una narración sobre los inicios de las primeras escuelas de negocios y su evolución hasta que se convirtieron en las escuelas de negocios internacionales actuales, se debe tener en cuenta que esta práctica es mucho más antigua a pesar de que "hace menos de un siglo las escuelas de negocios fueron un concepto poco familiar en los Estados Unidos, lugar donde nacieron" (Moon y Wotipka, 2006, p. 122),

mientras que las actividades por fuera de los límites territoriales¹ han sido llevadas a cabo desde el origen mismo de las civilizaciones.

Es necesario aclarar que los límites del concepto 'negocios Internacionales' encuentra su origen en el surgimiento de los estudios asociados a la palabra 'internacional', estrictamente aquellos vinculados al origen de las relaciones internacionales y el concepto de 'nación-estado'. Sin embargo, cuando se entiende que los negocios internacionales son las actividades que se realizan con el fin de intercambiar bienes y servicios más allá de las fronteras territoriales, el concepto se expande a partir de la lógica del comercio exterior y de todas aquellas actividades con oportunidades de lucro en el extranjero. Para no generar confusiones se va a optar por hacer esta delimitación desde el origen mismo de la palabra, las prácticas asociadas a este concepto y su conexión con las transacciones llevadas a cabo por algunas de las rutas más importantes del Impero romano.

En tercer lugar, se debe prestar atención a uno de los cuestionamientos que en este tipo de investigaciones es susceptible encontrar sobre su validez práctica y cómo ayuda a comprender mejor la formulación de una teoría propia de los NI. En realidad, todo este libro se conecta, al final, con otros hallazgos más empíricos que validan los componentes teóricos presentados en cada capítulo, razón por la cual se opta por iniciar entendiendo con mayor profundidad el concepto de 'negocio'.

Los conceptos que se va a estudiar están conectados al sentido histórico que se presenta en este segundo capítulo, de ahí que se parta por entender todas aquellas actividades asociadas con las prácticas de los negocios por fuera de las fronteras de un territorio y entre las cuales no solo se encuentran las de carácter privado, sino también las de carácter público.

¹ Nótese que no se ha usado la palabra 'internacional', en su lugar se ha dicho "por fuera de los límites territoriales", para marcar un precedente de que no siempre se habló de nacionalidad, o por lo menos que no fue así durante la antigüedad.

Si bien estos no son las únicas cuestiones que debe responder un libro con aproximaciones críticas desde la epistemología de los NI, estas son las que salen a la superficie para que el lector se cuestione si vale la pena leerlos, porque no se entrega un modelo con el cual comprender las multinacionales, ni sobre cómo hacerse rico entendiendo el mercado bursátil, ni tampoco un modelo de cómo ser un negociador indomable. Por el contrario, este texto recoge una parte significativa del conocimiento acerca de una disciplina que, al decir de Buckley (1990), ha tomado su cuerpo teórico prestado de otras ciencias y que, por ende, carece de una conexión interdisciplinaria sólida que le permita formular sus propios fundamentos teóricos.

La etimología de 'negocio' y su relación con la práctica del comercio exterior

Este viaje inicia en la Grecia antigua, donde se puede rastrear que la palabra 'negocio' proviene de *aschólēma* que originalmente representó, o bien "el desarrollo de una función pública", como también "una actividad resultante de negociar" (López Pozo, 2014, p. 546). Posteriormente, en Roma estas funciones respondieron a la denominación proveniente del latín *negotium*, que significó "obtener una retribución a cambio de un trabajo"; de ahí su significación en español como una "negación del ocio" y su relación con las actividades que generan una retribución que no necesariamente es monetaria.

El latín *negotium* fue usado para representar la retribución o compensación a cambio del trabajo, pero no se puede escapar el hecho de que, para los griegos, los negocios tuvieron, además, una connotación de carácter público, por lo tanto, no cualquiera estuvo habilitado para practicarlos al interior de las ciudades. Según su denominación, como se irá demostrando en los argumentos de este segundo capítulo, los negocios, a diferencia del comercio, estuvieron reservados para los ciudadanos, y de allí la diferencia que tiene su connotación respecto al comercio y a la economía.

Para explicar mejor este hecho vale la pena recordar que para los griegos, sin olvidar la connotación política de su término 'negocio', eran solo los

ciudadanos quienes podían aspirar a cargos públicos, pero para poder ser considerado ciudadano no bastaba con haber nacido en un lugar determinado, sino que también era necesario poseer tierras y tener un vínculo de sangre con el territorio. De ahí que el vínculo con la tierra fuera más allá de lo político y lo sagrado, pues este era, sobre todo, un vínculo social y económico que otorgaba beneficios únicos a cambio de laborar. A propósito de esto dice Mossé (1995):

No solamente los ciudadanos podían ser propietarios, a menudo había que ser propietario para poder ser ciudadano. Libre o dependiente, quien gobierna la hacienda aparece primero como un campesino que cultiva su propia tierra o la de los que son más poderosos que él, o la hace cultivar por otros, pero de todos modos está vinculado al trabajo agrícola o la ganadería. (p. 42)

Las actividades económicas y las de negocio, en tanto negación del ocio, tuvieron una connotación política mientras eran exclusivas de los ciudadanos, aunque el comercio como actividad pública no siempre estuvo prohibido a los extranjeros, quienes, en su calidad de no ciudadanos, o *metecos*, podían ofrecer servicios relacionados con la arquitectura, la enseñanza e, incluso, vendiendo sus bienes.

A los extranjeros se les denominó *metecos* (palabra de uso despectivo), porque como lo menciona el mismo Mossé (1995), ante un problema de escasez o una guerra, eran los primeros en migrar a un nuevo territorio pues no tenían vínculos de sangre con la tierra. Por esta razón a los extranjeros no les estaba permitida su participación abierta en las decisiones de la ciudad.

Las primeras prácticas de negocios en el extranjero se dieron gracias a la *stenokhoría* o "falta de tierras" (Mossé, 1995, p. 51), que consistía en desheredar a los hijos mayores con el propósito de obligarlos a salir en busca de nuevos territorios que les permitiera extender los *demos* (pueblo), para luego comerciar con diferentes familias y no depender de otras culturas diferentes a la griega.

Asimismo, en los griegos se puede encontrar que las primeras prácticas de comercio exterior con otras culturas, con otros *ethnos*, tienen su origen cuando se enviaban regalos comerciales hacia territorios foráneos con el ánimo de recibir a cambio otros regalos. De este modo, se enviaban los excedentes de olivos y uvas esperando recibir los excedentes del trigo y otros granos egipcios.

No obstante, en estas prácticas siempre se tuvo claridad en cuanto a los límites permitidos entre lo que podían hacer o no los ciudadanos y los extranjeros, pues a estos últimos se les permitió participar siempre y cuando la actividad no tuviera una connotación que comprometiera responsabilidades sociales y políticas. Por ejemplo, en la actividad comercial de un artesano a partir de la venta de una vasija solo existía una transacción, pero no por ello se le otorgaban responsabilidades sociales similares a las de quienes tenían un vínculo de sangre con la tierra. Si bien los comerciantes pudieron vivir una vida normal en las ciudades griegas, tuvieron que cargar con el estigma de no poder gozar de los mismos privilegios de los ciudadanos, especialmente, el de gozar de la autarquía que daban los bienes como ciudadano propietario.

La importancia del vínculo entre la economía y las actividades de negocio se puede entender por el uso de sus propiedades bajo el concepto de autarquía, como primer paso para nombrar el sentido de la "autosuficiencia material", es decir, mientras los extranjeros dependían de sus actividades comerciales con los otros, el ideal del ciudadano griego era hacer negocios con otros griegos por fuera del territorio y, al mismo tiempo, hacer intercambios comerciales con otras culturas dentro y fuera del interior de las ciudades. Como menciona Mossé (1995), el campesino propietario desconocía la palabra 'compra' y usaba siempre de lo suyo, "como se puede observar en el Diceópolis de los Acarienses" (p. 38).

Las actividades marítimas en la antigüedad eran frecuentes y esto no solo se puede demostrar por los vestigios de vasijas griegas encontradas en Europa y Asia, sino también en los relatos en los que respetados guerreros y héroes se aventuraron al mar para llevar a cabo misiones en nombre de

sus ciudades natales. Uno de ellos fue el caso de Odiseo, quien tras perderse en el mar y tener que prolongar cada vez más su regreso al hogar, sentía una nostalgia única por sus lazos de sangre con la tierra.

Los primeros negocios por fuera de unas fronteras territoriales consideradas como locales fueron, en realidad, de ciudadanos con sus familias en el extranjero y no dependían, por ello, de las prácticas de comercio: se enviaba un grupo que negociaba entre ciudades principales y secundarias, o a un nuevo territorio con el propósito de abastecerse de aquello que era escaso en su lugar de origen. Esto contribuyó a la expansión de la cultura griega. Acerca de esto, Mossé (1995) afirma que

Desde [la] época micénica, vasos fabricados en el continente griego llegaban a Italia meridional y a Oriente. El hundimiento de los palacios micénicos puso fin a este tráfico, y cuando se habla de los comerciantes en los poemas homéricos, se trata sobre todo de fenicios o de esos misteriosos tafios de los que se habla en la Odisea. Por un lado, se trataba de conseguir determinadas materias primas. Por otro, el establecimiento de los griegos en el sur de Italia, no pudo menos que producir un desarrollo de intercambios que no por darse entre ciudades madres y ciudades hijas, era menor (pp. 50-51).

La expansión de los intercambios a través del Mediterráneo estuvo caracterizada por la búsqueda de materias primas para la guerra (hierro y estaño) y alimentos (trigo y aceites). Las historias de Hesíodo, Heródoto, Tucídides y Homero dieron pistas para comprender la dinamización de los intercambios a través del Mediterráneo, cuando algunas naves alcanzaron la Península Ibérica, así como otras ciudades costeras de Asia Menor, como Mileto, Halicarnaso, Focea y algunas islas del Egeo, como Samos, Quíos o Egina (Finley, 1974).

Esta expansión no hubiese tenido el mismo impacto sin el desarrollo y la utilización de la moneda, por causa de lo cual, Aristóteles, en el libro I de la Política, afirmó que la moneda se convirtió en una necesidad para facilitar los intercambios con extranjeros, incluso denominó al comercio de compra

y venta realizado para enriquecerse como uno de los tipos de crematística natural, en la cual se usa el dinero como medio de cambio comercial (Aristóteles, 1988, 1256b 27-30).

Pero el valor de la moneda no solo se desarrolló debido a la posibilidad de incrementar el patrimonio tras realizar los intercambios comerciales, sino que también para el comercio en el extranjero fue clave, ya que "al hacerse más grande la ayuda exterior para importar lo que hacía falta y exportar lo que abundaba, se introdujo por necesidad el empleo de la moneda, ya que no eran fáciles de transportar todos los productos naturalmente necesarios" (Aristóteles, 1988, 1257a-1257b).

Entonces, aquello que durante la antigüedad griega se configuró como una primera etapa de los negocios, por fuera de las fronteras locales fue tomando mayor protagonismo durante la época del Imperio romano con el incremento de la ayuda exterior, la cual, junto con el uso de la moneda como instrumento de cambio, fue una de las claves en la evolución del concepto de 'comercio' entre ciudades principales y secundarias, a un escenario en el que las prácticas comerciales, junto con su poderío militar, explican el éxito de su dominación y expansión sobre buena parte de los territorios de Europa, África y Asia.

Contexto histórico del comercio exterior en las prácticas del Imperio romano

El origen etimológico de la palabra 'comercio', en griego antiguo, no es tan fácil de rastrear como el de 'negocio', lo que da pie a algunas confusiones. Aristóteles, por ejemplo, lo incluyó entre los intercambios de productos como una de las funciones de la crematística, porque muchos bienes no eran intercambiados por otros, sino por monedas; es decir, no llega hasta esta época un término griego directamente relacionado con las prácticas comerciales, excepto por los *emporoi*, que representaban a la clase social de los comerciantes, o *emporio* que fue utilizada para hablar de mercado o centro de comercio.

Para hacer un rastreo más preciso, se tiene que viajar desde la Grecia antigua hasta la época del Imperio romano, donde este concepto tuvo un mayor protagonismo cuando dicho intercambio se nominó con el prefijo 'con' y la raíz *merx*. Así, el latín *commercium* representó el conjunto de mercancías susceptibles de transacción (López Pozo, 2014), y, por ende, no sería tan solo el resultado de la actividad crematística o la unificación de los lugares en los que se realizaban las actividades de mercado, sino que pasaría a ser una actividad regulada por el Derecho Romano.

Para ser más exacto con la definición, la palabra 'comercio' se define, en este texto, siguiendo a Polanyi y Morley, quienes citados por Neelis (2011) afirman que el comercio es:

El movimiento mutuo de apropiación de bienes entre manos (Polanyi) y con el sentido de comercio de Neville Morley como el movimiento de bienes a través de diferentes tipos de fronteras. Este examen se centra más en los intercambios a distancias relativamente largas y las interconexiones entre nodos regionales que en las redes de distribución e intercambio locales. (p. 183)

Los griegos otorgaron privilegios a sus ciudadanos para comerciar con los productos de su negocio, y cuando los bienes escaseaban, estos iban en busca de tierras para expandir sus negocios más allá de las fronteras. En cambio, los romanos extendieron este significado y otorgaron ciertos derechos, en cuanto a las prácticas comerciales, tanto a sus ciudadanos como a los extranjeros, estos últimos con la posibilidad de "realizar transacciones mediante el *ius gentium*, pero excluidos del *peregrini alicuius civitatis*"² (Moranchel, 2017, p. 34).

Esto significa que los romanos dieron un grado de importancia superior al comercio con otras culturas. Comprendieron que la expansión de su imperio, más allá de su poderío militar, también se basaba en la interdependencia

² Se trata de aquellos extranjeros que se sometían a las leyes romanas por medio de un tratado o amnistía. Se les permitía conservar las leyes civiles de su propia comunidad, pero estaban excluido del derecho de gentes.

comercial y monetaria entre los ciudadanos de Roma, sus filiales y las relaciones con los extranjeros a lo largo de diferentes rutas (que serán presentadas en el siguiente capítulo), a saber, son las rutas comerciales del mediterráneo, del estrecho del Bósforo, los puertos de la India, la ciudad de Samarcanda, incluidas China y el norte de África.

A partir de esta época la fórmula se invierte, y ya lo que define el comercio no solo es el propósito de acrecentar la cantidad de monedas que se reciben por un bien, sino que es el comercio con Roma el que determina que otras culturas utilicen la misma moneda romana. Por este motivo, el principio hegemónico de utilizar un patrón de moneda internacional no se gesta luego de la segunda guerra mundial, sino que los romanos ya habían comprendido la importancia de la moneda en relación de interdependencia comercial, para mantener su poder sobre territorios distantes y diversos.

Lo anterior se comprende gracias a la numismática (ciencia que estudia la moneda y el papel moneda), que revela buena parte de estas dinámicas comerciales y sirve como material arqueológico para determinar algunas de las rutas comerciales que fueron importantes en el Imperio romano, inicialmente con el Aureo³, y luego con el sólido de bizantino cuya longevidad ha impactado a los historiadores, prevaleciendo "el dominio de Constantinopla por los turcos y la persistencia de los bizantinos, manteniendo esa moneda durante toda la época media del oro" (Adelson, 1960, p. 271).

Diversos hallazgos demuestran una concentración del sólido romano a lo largo del norte de Italia sobre los Alpes y abajo del Rin de Frisia y Bretaña, así como una concentración en una época tardía en Ucrania a lo largo del río Dniéper. "En aquellas áreas conquistadas por los bárbaros, y en las cuales el sólido no era la moneda principal sino el Triens, se ha encontrado que este último solo valía un tercio del valor de una pieza de oro bizantina" (Adelson, 1960, p. 274).

³ Fue una moneda de oro romana. La expansión comercial de Roma hizo que éste fuese acuñado con mayor frecuencia en la época de Julio César, pero finalmente fue sustituido por el sólido (Depeyrot, 2006).

La moneda romana fue una de las claves de la expansión comercial de Roma, pues al tener un valor de cambio superior permitió que muchas de sus transacciones se facilitaran, especialmente, si se comprende que las comodidades de su urbanismo demandaban grandes cantidades de recursos que eran importados desde el extranjero. El sólido recibió también la denominación de *nomisma* (del griego: νόμισμα, pieza monetaria) y *besante* (del griego medieval: βυζάντις, *byzántis*).

Al mejorar la pureza y el peso de esta moneda, tuvo mayor valor de cambio que el mismo áureo y, adicionalmente, tuvo tanta importancia en el pago de salarios de participantes en campañas de guerra, que dio origen a las palabras 'sueldo' y 'soldado'. El sólido también fue una pieza clave para la estabilización de la economía romana, pues fue usado como moneda principal en el comercio exterior (Hendy, 1985, p. 371-380).

Según Hendy (1985), el sólido solo era comparado en peso y pureza con el dinar del califato Omeya que, con características similares, y siendo acuñado después al sólido (entre 691 y 692 d. C.), solo agudizaría el conflicto entre ambos poderes, dando pie al declive progresivo de la moneda romana y a la fragmentación de su estructura política en el occidente de Europa. Esto debido a la pérdida de su promesa de continuidad, por generar la pérdida del control sobre todos sus territorios y los demás centros de comercio.

La moneda romana fue importante para integrar las rutas comerciales que trazó Roma a lo largo y ancho de su imperio, e incluso, la pérdida de la promesa de continuidad del sólido Romano y Bizantino tiene implicaciones en la división del Imperio romano occidental y el oriental. De hecho, muchas decisiones políticas fueron llevadas a cabo con el ánimo de promover y proteger el intercambio comercial entre Roma y otros Imperios como el parto (arsácidas) y nabateo, y algunos reinos africanos y árabes, quienes mantuvieron relaciones diplomáticas con Roma y participaron de intercambios comerciales que se extendieron luego hasta el este de Asia, a través de la ruta de la seda (Galli, 2017, como se citó en Fitzpatrick, 2011 y Wilson, 2015).

Las influencias del Imperio romano en el comercio transfronterizo

Desde Roma, las rutas comerciales se extendieron no solo a lo largo del Mediterráneo, sino también por rutas que alcanzaron África, desde Cartago, y Asia desde Constantinopla, para conectar luego las rutas de la India de Uttarāpatha y extenderse hasta China dejando la impronta de su cultura a lo largo de la ruta de la seda. El Imperio romano no llegó a ser un imperio por su poderío militar, ya que el alto costo de las guerras produce mayor inestabilidad, sino que, según estos hallazgos, parte de su supremacía estuvo determinada por sus alianzas comerciales y por el valor comúnmente aceptado de su moneda.

Un fragmento de papiro que data del siglo I d. C. relata la historia de una nave romana llamada Hermapollon, que ha sido objeto de estudio de economistas e historiadores ya que permite comprender las prácticas asociadas al comercio exterior de la época. Esta nave fue famosa en el puerto de Muziris, en la costa sureste de la India y fue usada para realizar transacciones entre este puerto y el puerto de Egipto. El texto, según Hildebrand (2016), tiene en una de sus caras un contrato marítimo para el préstamo de la nave a un mercante, y en la otra cara se aprecian los pesos y la evaluación monetaria de la carga que iba al puerto de Muziris.

En el papiro se habla de rutas que conectaban Asia, Europa y África y que se extendían por todos los territorios conocidos hasta ese momento por el imperio Romano y sobre los cuales los vestigios arqueológicos e históricos dan muestras de su gran extensión. Por ejemplo, Procopius Caesarensis quien fue un reconocido historiador bizantino del siglo VI, en sus relatos habla específicamente de comerciantes que viajan entre Italia o Libia.

Incluso habla del auge del comercio en Alejandría, que fue el mayor de los puertos del Mediterráneo, con Europa occidental y, particularmente, con Italia parece haber sido más activo después de la reconquista de Occidente por los bizantinos quienes tenían dos aduanas en los estrechos a ambos lados de Constantinopla.

Estos hechos históricos permiten comprender que más allá del comercio o las sociedades comerciales, las rutas fueron cruciales para determinar el protagonismo del imperio a consecuencia de la cantidad de importaciones llevadas hasta la capital; además, permite comprender que la ubicación geográfica le permitió al Imperio bizantino los productos que pasaban por los estrechos de Bósforo y Dardanelos, y que, a causa de la ubicación de estas rutas, "las comunidades de comerciantes en Europa Occidental estuvieron compuestas principalmente por sirios, judíos y griegos" (Adelson, 1960, p. 277).

Los productos importados tuvieron tanta importancia para la cotidianidad de los habitantes de las principales ciudades romanas, que incluso se ha encontrado que fueron clasificados por categorías (Galli, 2017, p. 6). Algunas de las más representativas son: las especias, los textiles, (como la seda china y el algodón), objetos y materiales preciosos (oro, plata y piedras preciosas), comida y cosméticos, etc. Según Galli:

[En primer lugar] parece que la compra y venta de estos bienes pudo haber ocurrido mediante trueque o intercambio con productos de Asia con el Occidente. En segundo lugar, desde un punto de vista financiero, es bastante complejo evaluar el uso del dinero en Oriente: la moneda romana aparentemente no se usaba como tal, sino más bien en acumulaciones. Prueba de ello podrían ser los hallazgos de grandes cantidades de monedas romanas cerca de importantes sitios o rutas comerciales del Asia.⁴ (p. 6)

Estas palabras también permiten afirmar que, más allá de su valor de cambio o de su transabilidad, el dinero fiduciario romano fue hallado por fuera de sus territorios y fue acumulado para su posterior uso. Seguidamente, se

⁴ It seems that the selling and buying of these goods may have happened through barter or exchange with products from the West. Secondly, from a financial point of view, it is quite complex to assess the use of money in the East: The Roman currency was not apparently in use as such but more like in hoards. Proof of this could be the findings of great quantities of Roman coins near important commercial sites or routes in Asia.

puede interpretar que la civilización romana no desapareció por un corto periodo de decadencia cultural acelerada. Por el contrario, Adelson (1960) afirma que fueron otros factores los que ocasionaron la pérdida del control de las rutas comerciales como la conquista del norte de África a manos de los Vándalos, o el aumento de la presión de las tribus germánicas por toda Europa.

Además de esto, durante los primeros años del siglo V se generó una mayor dependencia del oro y una menor del dinero fiduciario romano, aspecto que los pueblos germánicos entendieron y propició el aumento constante de su uso entre ellos. Esto también se considera entre las causas del declive del Roma y la decadencia en su estabilidad política como imperio unificado.

Lo anterior demuestra que hubo una resignificación del concepto 'negocio' de los griegos, que, cabe recordar, se llevaba a cabo entre ciudades principales y secundarias; además de que fueron factores claves de su hegemonía, su significado asociado al comercio con extranjeros, las rutas comerciales y aquello que hoy se conoce como el "tipo de cambio". Sin embargo, debe tenerse en cuenta que aún no se ha demostrado la extensión de dicha hegemonía, ni se han presentado pruebas suficientes de que el Imperio romano si tuvo esta expansión, y por ello, a continuación, se van a presentar, brevemente, algunos de los vestigios y lugares que así lo confirman a partir de cuatro de las rutas más importantes del comercio romano con otras culturas.

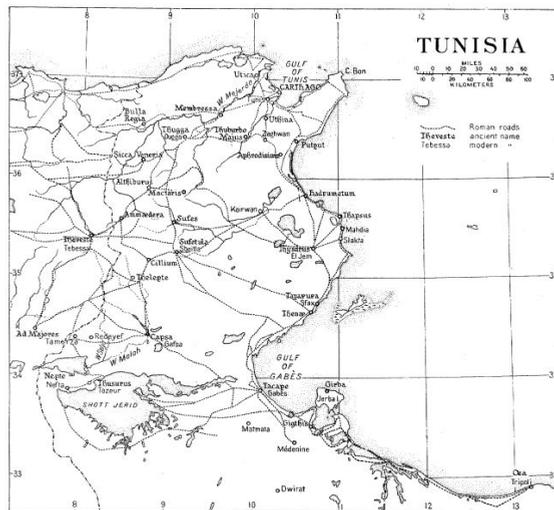
Descripción y función de las rutas comerciales del norte de África

Fundada por emigrantes fenicios, la antigua ciudad de Cartago fue un punto estratégico para comenzar a trazar las rutas del Imperio romano por el norte de África, en el actual Túnez. Su control territorial la convirtió en una importante ciudad que se enriqueció por los recursos que llegaban de todo el Mediterráneo occidental, y su poderío logro rivalizar, en diferentes momentos históricos, con cada uno de los reinos hegemónicos. De acuerdo con de Prorok (1925), en el actual mapa de Túnez se pueden observar los vestigios de las relaciones e influencia romana en África, al trazar las

rutas comerciales romanas que les permitieron expandir sus fronteras de relacionamiento desde Cartago hasta el Sahara, como se puede apreciar en la Figura 1.

De Prorok asegura que las excavaciones llevadas a cabo hasta ese momento en Cartago revelaban muchos objetos y elementos de la cultura fenicia de la antigua ciudad, donde resaltan algunos trabajos artísticos puramente egipcios, algo que era común si se tiene en cuenta el contexto histórico y los orígenes de Cartago, pero “también se descubrieron objetos desconocidos que tal vez provenían del interior de África” (p. 193).

Figura 1 Rutas comerciales romanas



Nota. Aquí se muestra la relación Cartago-Sahara en un mapa actual de Túnez. Figura tomada de de Prorok (1925), p. 193.

Las rutas construidas por el Imperio romano fueron de vital importancia para que este suceso ocurriera, puesto que permitió aprovechar diferentes bienes encontrados desde el norte hasta el interior de África, llegando hasta el Sahara. El mismo de Prorok (1925) afirma lo siguiente:

Podemos imaginar el ímpetu que debe haber tenido el famoso viaje de Hannón al oeste de África en el 550 a.C., como se relata en el Periplo del mar Euxino griego. A través del tráfico transahariano de oro y piedras preciosas, marfil y elefantes, y esclavos, Cartago sería el punto de partida. (p. 196)

Entre Garama y Cartago, en la actual Libia, se erige Ghadamis, ciudad antigua sometida por Lucio Cornelio Balbo en su marcha a Garamantes. Este sitio ha sido centro de comercio desde tiempos antiguos; de hecho, la empresa llevada a cabo por el romano Balbo sería de gran importancia para las aspiraciones del imperio, porque junto con Alejandría permitía distintos puntos de entrada desde la península itálica hasta el continente africano.

Figura 2 Fin del camino romano en la Isla de Jeva



Nota. Ruinas de una de las rutas comerciales antiguas conocida como el camino de los camellos. Uno de los vestigios que queda de las rutas del imperio romano en África. Figura tomada de Prorok (1925), p. 191.

Algunos investigadores aseguran que Garama estuvo inhabitado desde su fundación histórica hasta que el expansionismo romano lo tomó como centro comercial, razón por la cual dichos investigadores hablan con grandeza de la organización de este territorio como centro de comercio transahariano (Gautier, 1925). La Figura 2, muestra el final de un camino romano que en

la antigüedad alcanzaba la isla de Yerba a través de una calzada elevada que ahora está sumergida en el agua.

Figura 3 Rutas y vestigios militares de las rutas romanas entre Cartago y Theveste



Nota. A la izquierda, el puente en Sufetula o Sbeitla y, a la derecha, las ruinas de Dougga. Figura tomada de de Prorok (1925), p. 197.

Los árabes lo conocen como el camino de los camellos, ya que en verano los bajos niveles del agua les permiten cruzarlo, pero solo a lomo de dichos animales. Sin embargo, estos no son los únicos vestigios que demuestran el ímpetu del Imperio romano y el control de las rutas comerciales del norte de África, la Figura 3 muestra otras ruinas distribuidas en diferentes locaciones distantes, como se puede observar en la fotografía de la derecha en

la que se ven las ruinas de Dougga en Túnez, una ciudad romana situada en uno de los caminos militares que llevaban desde Cartago hasta Tébesa, antiguamente conocida como Theveste.

Por su parte, la fotografía de la izquierda muestra las ruinas de un puente romano en Sufetula, que deja entrever los intereses romanos en este lugar, a saber, la importancia del recurso hídrico y los canales de comunicación del continente africano, cuyas ruinas han quedado como un museo al aire libre que permite recordar, no solo su grandeza, sino el interés comercial que tuvo sobre estas rutas, las cuales les permitió cierto control de los territorios que deseaban comerciar con este gran comprador.

Descripción de las rutas comerciales de Turquía y el Mar Negro

Ubicado entre Europa oriental y Asia occidental, el Mar Negro está compuesto por accidentes geográficos como la bahía de Karkinit, el estuario del Dniéper y los estrechos del Bósforo en Mármara, también el de Dardanelos en el Egeo y el estrecho de Kerch en Azov. Constantinopla ubicada en la actual Turquía, fue un territorio clave para controlar el paso de productos comerciales.

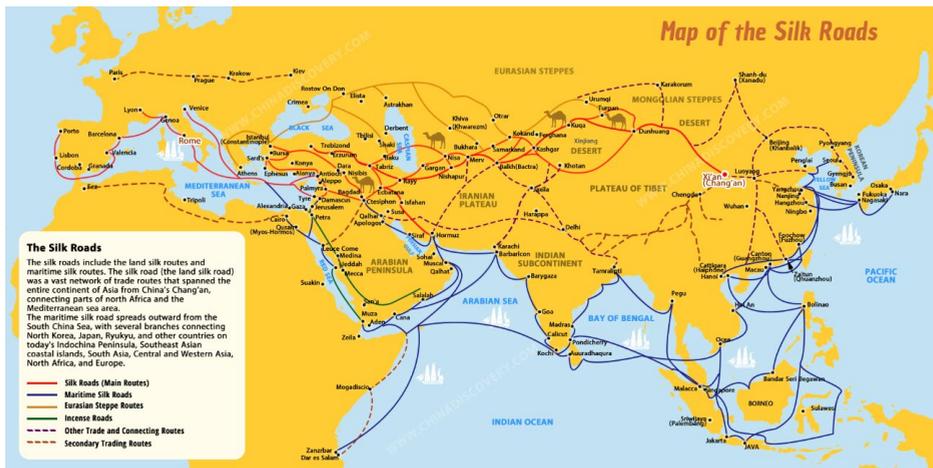
Esta fue una de las rutas más convenientes para el fortalecimiento del Imperio romano oriental, también conocido como el Imperio bizantino, debido a que representa un punto de cruce entre Europa, Asia y África. De acuerdo con Lyratzopouou y Zarotiadis (2014), la importancia histórica de este punto geográfico desde el que se accede al Mar Negro se ve reflejada por su actividad comercial, actividad que se ha extendido a lo largo de la historia debido al intercambio de granos que llevó a la fundación de importantes zonas urbanas a su alrededor.

En la tradición de las rutas comerciales del Mar Negro se puede encontrar que los griegos, judíos, armenios y albanos, quienes conformaron la principal comunidad mercante de la región, han transportado y comerciado, a lo largo de la historia, especias, granos, algodón, lana, tabaco y carbón. Esto permitió que en 1978 se iniciara la reconocida construcción del canal

del Mar Negro, lo que contribuyó a su importancia actual en cuanto a los intercambios de petróleo y sus derivados al puerto de Constanta en Rumania (Lyrtatzopouou y Zarotiadis, 2014, p. 75).

En la antigüedad, la ciudad de Trabzon, ubicada al noreste de Turquía, también tuvo un rol determinante como puerto que conectaba con la ruta de la seda y como puerta de entrada a Rusia, Ucrania, Georgia, Azerbaiyán y Asia . Hoy Trabzon constituye un cruce de las rutas que unen Asia central y la India a través de Persia y el Mediterráneo, pues conduce a Europa por los estrechos turcos y el Mar Egeo. El Mar Negro es, así, una puerta de entrada a Europa del Este y Rusia (Aydemir, 2007 como se citó en Lyrtatzopouou y Zarotiadis, 2014, p. 78).

Figura 4 Mapa de las transacciones a través de la ruta de la seda



Nota. Este mapa permite apreciar la importancia de Turquía en las transacciones comerciales de la antigua ruta de la seda y, también, por qué el Mar Negro comenzó a tener mayor protagonismo urbano como vía de acceso al este de Europa.⁵

⁵ Ver mapa en Ancient Silk Road Routes. China Discovery.
<https://www.chinadiscovery.com/china-silk-road-tours/silk-road-routes.html>

La historia de Trabzon data de alrededor del año 2000 a. C., fecha desde la cual experimentó una gran diversidad de actividades de negocios, pero que solo hasta los siglos XIII y XIV se constituyó en un importante centro de comercio, como consecuencia del cierre de la ruta comercial entre Egipto y Siria a los europeos, razón por la cual sus intercambios con Asia se empezaron a llevar a cabo más al norte, cruzando por las ciudades del Mar Negro. La ruta que conducía hasta esta ciudad se convirtió en el único vínculo entre Europa y Asia Oriental. Cabe resaltar que, durante la época del Imperio otomano, Trabzon suministró productos para Estambul, "la mayoría de los alimentos, artículos de lino y minerales procedentes del este del Mar Negro, Anatolia y Oriente Medio a Estambul y Rumelia se transportaron a través de su puerto" (Lyrtatzopouou y Zarotiadis, 2014, p. 78).

Las rutas comerciales del Imperio romano no solo se convirtieron en una de las claves para comprender la expansión de su hegemonía, sino que al entender la historia de las rutas que pasaron por el Mar Negro, también se entiende su relevancia para la fundación de nuevos centros comerciales y la creación de nuevas zonas urbanas que les permitió mantener sus relaciones con el lejano Oriente, del cual se importaba una cantidad significativa de productos.

En conclusión, más allá de una hegemonía totalmente dependiente del poderío militar o de la moneda romana, el comercio por fuera de sus fronteras también hizo posible que se superaran algunas barreras geográficas para superar el cierre de antiguas rutas comerciales dominadas por otras culturas menos amigables; en otras palabras, la decisión de tomar nuevas rutas que los conectaran con Oriente vino acompañada de nuevos aliados y del crecimiento de otros centros urbanos como Trabzon, los cuales expandieron los horizontes de las relaciones con el extranjero.

Descripción de las rutas comerciales hacia el País de la Seda

Hasta aquí, la expansión del comercio romano parece inesperada desde el punto de vista histórico, pues los estudios internacionales tienen un interés particular por iniciar sus análisis a partir del origen del concepto 'estado-nación', desde el que se hace referencia a la práctica internacional.

Sin embargo, las relaciones que tuvo el Imperio romano con culturas del extranjero, si bien no se pueden denominar internacionales por el hecho de no ser llevadas a cabo entre naciones, permite darles forma a los orígenes de las prácticas que hoy se denominan como tal, especialmente, debido a la importancia que demuestran las rutas comerciales que se han ido presentando en este capítulo. De hecho, la magnitud y relevancia de estas rutas se extendió a lo largo de tres continentes, y demuestran, como aseguran Chomsky y Chang (2018), que incluso en la antigüedad existió mayor apertura comercial que en la actualidad a través de las rutas de la seda. De ahí que el incremento del intercambio de estas actividades se extendiera por tierra y mar, yendo desde la península ibérica hasta China.

En la literatura latina temprana se ha encontrado que las relaciones comerciales con los chinos datan de una época en la que se utilizó la palabra *sericum*, que se utilizó como adjetivo para identificar a la seda. “*Serica* significa: prendas de seda o también de la tierra de los Seres”⁶.

De Romanis y Maiuro, citados por Galli (2017), aseguran que el discurso postcolonial de los estudios del Imperio romano nombra a las gentes de la seda (*silk people*) para referirse a los chinos, y para ejemplificar el impacto de los productos romanos a lo largo del continente asiático, tanto como de los productos llevados del este de Asia al Imperio romano. Sobre estos productos, “el poeta de la corte de Augusto menciona alrededor de 140 productos en su famoso manual de náutica llamado *Maris Erythraei*, que data del 70 d.C.” (p. 5).

Según Galli (2017), entre los principales productos figuran las especias, la seda china, el algodón, el oro, la plata, las piedras preciosas, los alimentos, los cosméticos y animales, entre otros bienes provenientes del este asiático. Desde una perspectiva historio-geográfica, se encuentra que el origen de la construcción de las rutas de la seda estuvo profundamente asociado con la historia del Imperio romano:

⁶ *Serica* meant 'silk garments' or also 'from the land of the Seres' (Hildebrand, 2016, p. 35).

Una revisión de la literatura confirma que los chinos conocían claramente las principales rutas comerciales marítimas que unían Ta-Ch'in (el Imperio romano), Anhsi (Parthia) y Tien-chu (India) (Leslie y Gardiner, 1996, p. 62). Pero no solo se encuentran documentos que constatan dicha información desde la literatura occidental, también las iniciativas orientales lo registran en sus correspondientes archivos históricos. De hecho, algunas fuentes contemporáneas citadas por el mismo Galli (2017) sugieren que hubo expediciones en el 97 d. C., a cargo del emperador Ho. Dichos textos atestiguan que el enviado comercial fue Kan Ying y su misión era llegar a Ta-Ch'in, (o Daquin como se conoce en una de sus transliteraciones y que podía referir tanto al oeste cercano, ubicado en Siria, como al mismo Imperio romano) (p. 5).

Otros hallazgos geográficos han determinado que las transacciones eurásicas tuvieron gran protagonismo a finales del siglo II a. C. Como explica Thorley "la dinastía ptolemaica dio un impulso a la relación comercial con Oriente intensificando el comercio marítimo a través del Océano Índico. No obstante, la mayor expansión (en términos de contactos) ocurrió al comienzo del Imperio Romano" (1971, p. 72).

P'iankov (2015) relata un caso en el cual salió una expedición terrestre desde el Mediterráneo desde la cuenca del Tarim hasta la provincia del noroeste de China: "la conocida misión de Maes Titianos, según el relato detallado del geógrafo Marinus de Tiro, tomó dos años y cubrió un itinerario de más de 10.000 km" (p. 15). Sobre esta expedición hay que hacer énfasis sobre el hecho de que esta expedición expandió el auge de los viajes por la ruta de la seda, además de los romanos, a otros comerciantes de occidente que incrementaron las relaciones con Asia y que hicieron posible el futuro aumento de la utilización de estas rutas para proveer a Occidente de muchos recursos provenientes de estos territorios.

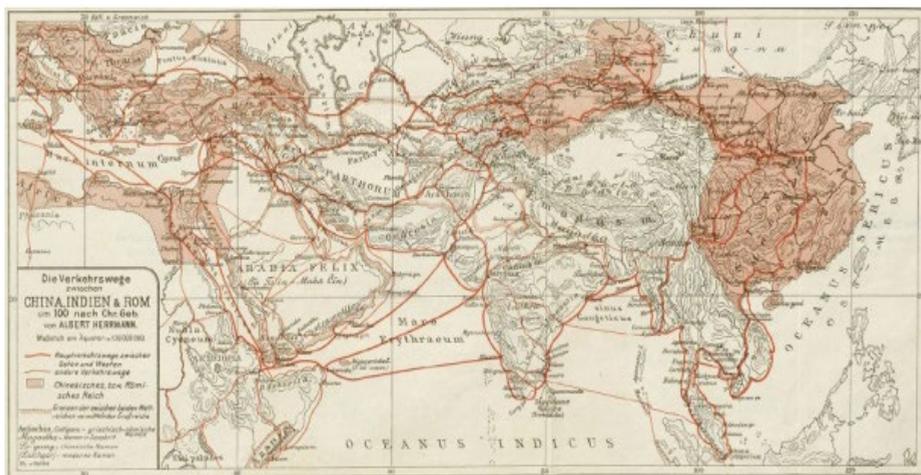
Pese a estos viajes independientes de comerciantes, el Imperio romano marcó un antes y un después en cuanto a las prácticas llevadas a cabo a través de estas rutas, porque encontró en el comercio una posibilidad para asegurar el control de tránsito desde las rutas del Mar Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Egeo; en otras palabras, el control de las rutas en las que confluyen los caminos que conectaban con Oriente fue una parte im-

portante de su dominio territorial, sin que esto implicara una dependencia a su poderío militar.

Descripción de las rutas comerciales a través de India

Como se puede observar en la Figura 6, las rutas que alcanzaban el occidente chino se dirigían hacia la India, que encontraban en un cruce de caminos importante para el comercio de la época. Pese a que las relaciones comerciales entre Roma y la India se dinamizaron cerca del principio de la era cristiana, este territorio fue protagonista en la apertura del comercio con el sur de Asia, no solo por su ubicación geográfica, sino también debido a su extensa zona costera.

Figura 6 Mapa de las rutas de la seda



Nota. Mapa de las rutas de la seda antiguas, tanto marítimas como terrestres. En este mapa se puede observar la preponderancia de India y su participación comercial en la ruta de la seda. Tomado de Galli (2017), p. 4.

Neelis (2007), por su parte, afirma que el crecimiento de las ciudades del subcontinente del norte de la India estuvo fuertemente influenciado por los intercambios de productos interregionales, entre las rutas del norte

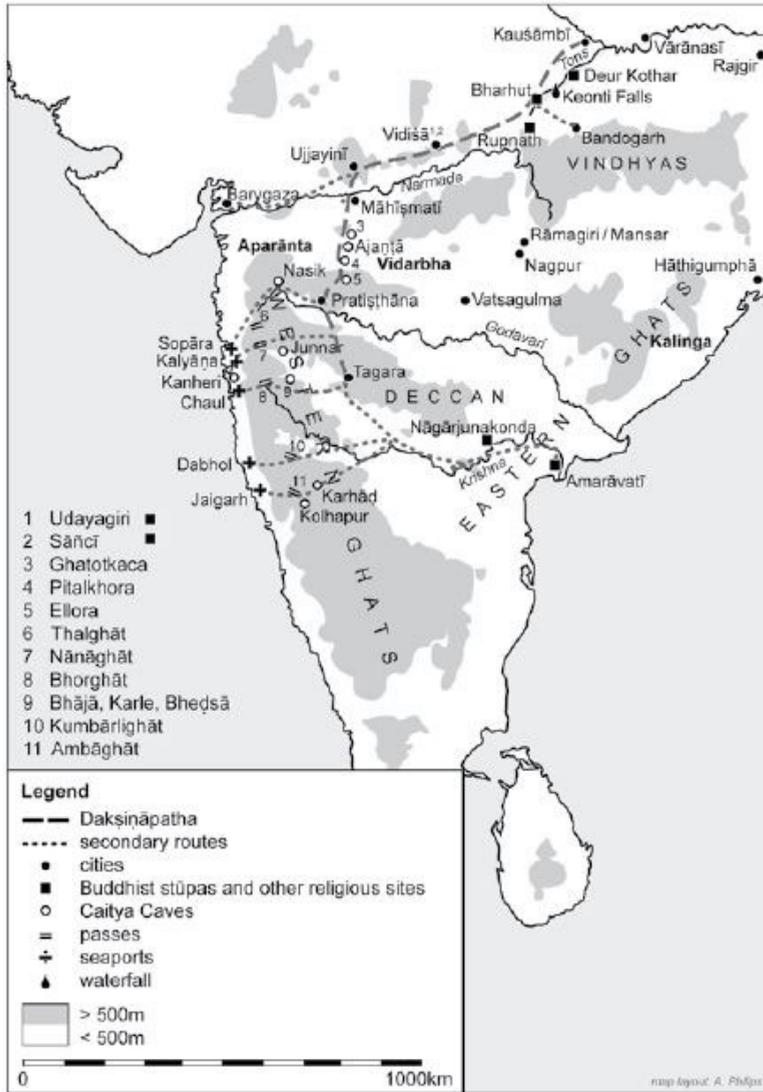
(Uttarāpatha) y las del sur (Daksināpatha), pero también por los materiales que llegaban a los puertos.

Neelis también toma varios apuntes de la “Geografía” de Ptolomeo, o “Cosmografía” como se le suele conocer, para demostrar las relaciones comerciales desde antes del siglo II a. C., lo cual permite deducir que las relaciones con la India son cerca de cuatro siglos anteriores a la época del auge temprano del comercio con china. En la lista de ciudades de la India, Ptolomeo menciona a Kognabanda, conocida como Khandwa o Sancí. En los textos de Ptolomeo se puede apreciar, de igual manera, que Sancí se encuentra en una ruta comercial que se ramifica desde el Valle de Yamuna hasta el río Betwa. Asimismo, se encuentran pruebas de que en los Ghats occidentales, y cerca de los puertos marítimos de la costa occidental, había canales de rutas interconectados para el comercio a larga distancia y el intercambio religioso entre Grecia y la India, y contaban con el patrocinio de varios grupos sociales, incluido el de los comerciantes. (Neelis, 2007, p. 198-200).

Estos hallazgos evidencian la importancia de la India como un lugar que tuvo conexión con Occidente y el Lejano Oriente por el comercio de alimentos, especias, piedras preciosas y algunos minerales, además de productos básicos como las caracolas, diamantes, perlas y oro. Estos eran los productos más comerciados en la carretera principal de las rutas del sur, también denominada como Daksināpatha, y que se presenta gráficamente por medio de líneas punteadas en la Figura 7.

Mientras la ruta del sur, por su extensa zona costera, fue utilizada para el transporte de diferentes productos básicos, las rutas comerciales del norte, caracterizada por tener muchas minas y zonas de montaña, se usaba principalmente para el transporte de mercancías de alto valor, o si se prefiere, de productos cuyo transporte requería poco esfuerzo y gasto, pero que eran de amplio alcance para la venta. La carretera principal de las rutas del norte se conocía como Uttarāpatha y se puede ver en la Figura 8.

Figura 7 Rutas y nodos de Dakṣiṇāpatha



Nota. Caminos de rutas primarias, secundarias, caminos budistas y salidas a puerto de las Dakṣiṇāpatha. Tomado de Neelis (2007), p. 204.

Figura 8 Rutas y nodos de Uttarāpatha



Nota. Caminos de la ruta del norte. Tomado de Neelis (2007), p. 185.

Los edictos de Ashoka, que eran unos mandatos inscritos en cuevas, rocas y pilares de las ciudades del norte del subcontinente indio, datan del siglo III a. C. y sus evidencias epigráficas indican claramente que las carreteras en India sirvieron para facilitar los viajes de larga distancia de sus agentes administrativos y ejércitos, pero también por parte de los comerciantes y monjes budistas que circulaban entre los centros urbanos y los sitios religiosos asociados con la vida de Buda y los primeros monasterios importantes. Estos vestigios demuestran que, en la época temprana del Imperio romano y su posterior expansión, el intercambio no fue únicamente comercial, sino también cultural, social y religioso. Esta red también fue utilizada para la expansión militar y política de otras dinastías del norte de la India y por grupos de gobernantes extranjeros del noroeste como los indogriegos, Sakas y Kusānas.

Por otra parte, a la vez que las fuentes literarias indias han ayudado a ampliar el conocimiento respecto a las arterias, lugares, ríos y gente en las rutas del subcontinente indio, en fuentes clásicas occidentales se aprecia también una carretera principal que conecta el subcontinente indio de sur a norte. De ahí que las rutas de intercambio comercial antiguas en el sur de Asia se pueden resumir, interpretando a Neelis (2007), en las siguientes tres:

- La ruta más al norte limitando con los Himalayas hasta la antigua capital de Magadha en Rajagriha.
- La ruta intermedia en el Ganges-Yamuna cerca de la confluencia entre los ríos Bhagirathi y Alakananda.
- La ruta más al sur que sigue el río Yamuna a través de Mathura hasta Kaushambi, donde se unió a la ruta central a lo largo del río Ganges.

Chakrabarti (2005), a su vez, asegura que buena parte de la actividad comercial de la península Deccan, en torno a materias primas como el hierro, cobre y piedras preciosas, fue el transporte por tierra hasta el valle del Ganges a través de esta red transregional que proporcionó una salida para los productos del norte y noroeste de la India, a través de los puertos marítimos del Océano Índico. Hallazgos de tesoros de monedas romanas y otros artefactos egipcios y mediterráneos, demuestran que las rutas indias del sur y del norte permitieron una integración del subcontinente indio que pudo intensificar los intercambios comerciales con otros territorios dando paso a una primera ola de comercio y negocios más allá de sus fronteras.

¿Para qué comprender la teoría de los negocios internacionales desde la historia?

Las conceptualizaciones presentadas hasta este momento apuntan hacia un análisis que muestre cómo dicha contextualización histórica sirve a las teorías de los NI. Lo primero por resaltar es que estos temas históricos fueron tomados de libros de corte filosófico y de algunas revistas científicas tendientes a la historia. Es decir, la información aquí presentada fue extraída de algunos estudios filosóficos, antropológicos e históricos, por medio de los cuales se han procurado comprender las actividades de la humanidad

en contextos históricos diferentes de tal manera que permitieran completar estos estudios sobre los negocios y el comercio.

Así, este estudio se enfocó en fundamentar teóricamente el origen de los conceptos 'negocio' y 'comercio', algo necesario para diferenciar estos dos términos, eliminando su aparente distancia. Los hallazgos en términos de estos conceptos permitieron discutir sobre el propósito, así como unos objetos y sujetos de estudio claros que deberían considerarse en estas disciplinas.

Por otra parte, el recorrido que se realizó a través de las prácticas comerciales y de negocios en Grecia y Roma, durante la antigüedad, permite a los teóricos de estas disciplinas tener un contexto histórico por medio del cual se toma distancia de otros fundamentos que los asocian, por ejemplo, con el trueque. De hecho, se mostró que el entramado de relaciones comerciales romanas tuvo una regulación entre civiles y extranjeros, así como un tipo de cambio que se expandió por diferentes territorios y filiales del imperio.

Del mismo modo, la mención sobre la mayor parte de las rutas comerciales de la época del Imperio romano validó que se confunden quienes asocian la globalización con la liberalización mercantil y el desarrollo tecnológico, pues ya en esta época, y con muchos menos desarrollos tecnológicos, se comerciaba sin necesidad de todas las regulaciones actuales (Chomsky y Chang, 2018). Discusión que, por demás, es necesaria para establecer el diálogo entre este tipo de prácticas del pasado y del presente.

Finalmente, se encontró que estas contribuciones históricas y filosóficas, se realizaron, o bien para comprender la historia de las actividades humanas y de los vestigios encontrados en lugares remotos e inesperados, o para comprender mejor la relación entre la ética de los griegos y los romanos y sus contextos sociales; pero ninguna de ellas se centró en comprender en profundidad el fenómeno inherente a los negocios internacionales.

Referencias

- Adelson, H. L. (1960). *Early Medieval Trade Routes*. Oxford University Press on behalf of the American Historical Association.
- Aristoteles. (1988). *La Política* (1.ª ed.). (M. G. Valdéz, Trad.). Gredos.
- Aydemir, S., y Aydemir, S. (2007). *The Historical Function and Future Prospects of Trabzon. The Black Sea Region: Past, Present and Future*. British Institute of Archaeology.
- Buckley, P. J. (1990). Problems and developments in the core theory of international business. *Journal of international business studie*, 4(21), pp. 657-665.
- Chakrabarti, D. K. (2005). *The Archaeology of the Deccan Routes: The ancient routes from the Ganga plain to the Deccan*. Munshiram Manoharlal Publishers.
- Chomsky, N., y Chang, H.J. (27 de junio de 2017). *Myths of Globalization*. <https://www.globalpolicyjournal.com/blog/26/06/2017/myths-globalization-noam-homsky-and-ha-joon-chang-conversation>
- Depeyrot, G. (2006). *La monnaie romaine*. Editions Errance.
- De Prorok, CBK. (1925). Ancient Trade Routes from Carthage into the Sahara. *Geographical Review*, 15(2), pp. 190-205.
- Finley, M. I. (1974). *The ancient economy*. University of California Press.
- Galli, M. (2017). *Beyond frontiers: Ancient Rome and the Eurasian trade networks*. Hanyang University.
- Gautier, E. F. (1925). The Trans-Saharan railway. *Geography Review*, 15, pp. 51-69.
- Hendy, M. (1985). *Studies in the Byzantine Monetary Economy c. 300-1450*. Cambridge University Press.
- Hildebrand, B. (2016). *Silk: Trade and exchange along the silk roads between Rome and China in antiquity*. Ancient textiles series.
- Leslie, D., y Gardiner, K. H. (1996). *The Roman empire in Chinese sources*. Eurasian studies.
- López Pozo, F. (2014). *Diccionario español-griego-latín*. Forgotten Books.
- Lyratzopouou, D., y Zarotiadis, G. (2014). Black Sea: Old trade routes and current perspectives of socioeconomic co-operation. *Procedia Economics and Finance*, 9, pp. 74-82. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(14\)00009-4](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(14)00009-4)

- Moranchel, M. (2017). *Compendio de Derecho Romano*. Casa Abierta al Tiempo.
- Moon, H., y Wotipka, C. M. (2006). The worldwide diffusion of business education, 1881-1999: Historical trajectory and mechanisms of expansion. En *Globalization and organization: world society and organizational change* (pp. 121-136). Oxford University Press.
- Mossé, C. (1995). El hombre y la economía. En J. P. Ed. Vernant. *El hombre griego* (pp. 35-63). Alianza Editorial.
- Murray, C. (2020). *China from the Ruins of Athens and Rome (Classical Presences)*. Oxford University Press.
- Neelis, J. (2007). Trade networks in ancient south asia. En *Early Buddhist Transmission and Trade Networks* (pp. 183-228). Brill.
- P'iankov, I. V. E. (2015). Maes Titianus, Ptolemy and the 'stone tower' on the great silk road. *The Silk Road*, 13, pp. 60-74.
- Thorley, J. (1971). The Silk Trade between China and the Roman Empire at its Height, Circa. d. 90-130. *Greece & Rome*, 18(1), 71-80.
<https://doi.org/10.1017/S0017383500017691>