

Economía Política

(Continuación)

Capítulo XXI.—El transporte marítimo

Párrafo 90.—Generalidades sobre el transporte marítimo

A diferencia del transporte ferroviario, que se relaciona casi totalmente con el comercio interior, el transporte marítimo atiende principalmente al comercio exterior.

La historia del transporte marítimo viene así a representar la historia del comercio internacional. También, en otro sentido, su desarrollo permite señalar las diferentes etapas de la propagación de la cultura mediterránea en el resto del mundo.

Es evidente que, en los primeros tiempos, el comercio marítimo superó en magnitud al comercio interior. La estructura económica del Imperio Romano sólo ha podido mantenerse debido al transporte, convergente en Roma, de los productos de las diversas provincias del Imperio, las cuales, por el hecho de rodear el Mar Mediterráneo, encontraban en el transporte marítimo facilidades de movilización que en ningún caso habrían podido proporcionarles los medios de movilización terrestre. Para demostrarlo bastaría apenas con recordar que la civilización romana sólo pudo asentarse definitivamente en los países que rodeaban el Mar Mediterráneo. En efecto, de igual manera que en los casos de Fenicia, Grecia y Cartago, las colonias romanas, establecidas principalmente en las costas del Mediterráneo, pudieron mantener con Roma y entre ellas un sistema permanente de transportes marítimos que dió lugar a un intenso intercambio de productos. Se creó de ese modo una comunidad natural de intereses y una influencia de la civilización y de la lengua latina que logró sobrevivir a la destrucción política del Imperio.

No fué ese el caso, precisamente, de los países continentales del Asia, del Africa y de la Europa al norte del Danubio. Las dificultades del transporte terrestre, impidiendo el desarrollo del comercio, mantuvieron el aislamiento económico de los pueblos, haciéndoles dificultosa la subsistencia e impulsándolos a la conquista de los territorios vecinos. Estos pueblos, dominados o dominantes según la suerte de sucesivas monarquías militares, no llegaron jamás a crear o imponer una civilización definitiva y estable como la existente en los países mediterráneos. Así, una vez desmembrado el Imperio Romano por la invasión de los pueblos continentales de

Europa, la cultura, el idioma y la civilización latina no solo continuaron subsistiendo sino que los pueblos germánicos terminaron por sufrir su influencia.

Las invasiones árabes, de simple carácter religioso, sin una marina mercante que las apoyase y sin una necesidad económica que las justificase, no dejaron tampoco una huella perdurable en los países conquistados. En cambio, la expansión marítima de España y Portugal a partir del Siglo XV, y de Inglaterra a partir del Siglo XVII, hicieron del Atlántico un nuevo Mediterráneo, y la América Española y la América Inglesa vinieron a continuar la zona de influencia de la primitiva civilización mediterránea. Más tarde, Inglaterra, Francia y Holanda extendieron el comercio y la civilización europea a la Oceanía y las Indias Orientales.

La influencia del transporte marítimo permitió así establecer un intercambio de cultura y de productos entre países que, en muchos siglos anteriores, no habían logrado provocar un intercambio comercial y cultural, por más que la mayor parte de ellos—los situados en Europa, Asia y Africa—mantenían de hecho una continuidad de comunicación terrestre.

No es difícil de explicar este predominio histórico del transporte marítimo respecto del terrestre. Por lo pronto, la comunicación por tierra exige la construcción de caminos, y ello supone una cierta estabilidad política y capacidad financiera organizada en el Gobierno que los construye. El transporte marítimo, en cambio, es accesible a la capacidad financiera individual. Por otra parte, el costo de transporte con tracción animal, aun disponiendo de caminos, resulta demasiado elevado para permitir un intercambio a larga distancia, excepto en productos de gran precio, los cuales, por lo demás, representan un volumen demasiado insignificante para el concepto de un intercambio comercial de verdadera importancia económica y capaz de producir una nivelación cultural en los pueblos en contacto.

El predominio del transporte marítimo respecto del terrestre se mantuvo así hasta el último siglo, o sea, hasta el momento en que el desarrollo de los ferrocarriles permitió, con un menor costo de transporte, alterar las condiciones económicas por medio de la especialización de la producción local y de la distribución en diversos puntos de origen, de los consumos de cada localidad. Se ha llegado así, a la fecha, a un transporte ferroviario mundial del orden de magnitud de 3 500 millones de toneladas al año, con cifras unitarias que, para el caso de los Estados Unidos, alcanzan a más de 100 toneladas anuales por habitante. El transporte marítimo, como se demostrará más adelante, es del orden de magnitud de 500 millones de toneladas de carga al año.

Párrafo 91.—Unidades marítimas y portuarias

En los párrafos siguientes se emplean unidades generalizadas por la práctica pero que, por el hecho de no pertenecer al sistema métrico, y por la circunstancia especial de que una misma designación se aplique a medidas diferentes, conviene previamente definir.

1) *Tonelaje de desplazamiento*. (Displacement tonnage).—Corresponde al peso del buque, o al peso del agua desplazada. Debe distinguirse entre:

a) Buque descargado («Light»). Se cuenta la tripulación a bordo y las provisiones respectivas. No se incluye combustible, ni carga, ni pasajeros.

b) Buque cargado hasta la línea de flotación («Fully loaded to its load line»).

c) Buque con su carga efectiva («actual»). Varía en cada viaje y durante el viaje.

2) *Tonelaje de carga*. (D. W. T) («Dead weight tonnage»).—Corresponde al peso del combustible, carga y pasajeros, y es equivalente a la diferencia de desplazamiento entre el buque cargado y descargado.

3) *Tonelaje de Registro Grueso*. (B. R. T.) («British Registered tonnage»).—Corresponde al volumen total cerrado del barco. Se mide en «toneladas Moorson», que equivalen a 100 pies cúbicos (1 B. R. T. = 2,83 m³).

4) *Tonelaje de Registro Neto*. (B. R. N.) («Net tonnage»).— Representa el volumen del barco disponible para carga y pasajeros, y es equivalente al B. R. T. menos el volumen ocupado por las máquinas, el combustible y la tripulación.

5) *Tonelaje de carga* («Cargo tons») —Mide la carga que lleva el barco. Se emplea como unidades:

a) «Long ton», 2 240 libras;

b) «Metric ton», 2 204,62 libras = 1000 kgs.;

c) «Short ton», 2 000 libras

d) En diversos artículos de poco peso se aplica la tarifa de una tonelada a 40 pies cúbicos.

Aunque las relaciones entre el desplazamiento, el registro bruto, el registro neto y la capacidad de carga varían con las características de cada buque, puede aplicarse en aproximaciones de cálculo, las relaciones establecidas en el siguiente ejemplo:

RELACIÓN ENTRE LOS TONELAJES PRINCIPALES DE UN BARCO «STANDARD»

Unidades	Valores	Relación	toneladas de:
B. R. N.—(Registro Neto)	4 000	1	2,83 m ³
B. R. G.—(Registro Grueso)	6 000	1,5	2,83 m ³
D. W. T.—(Peso agregado)	10 000	2,5	1 000 kg
Desplazamiento	13 350	3,33	1 000 kg

Así, por ejemplo, si un buque tiene un tonelaje de registro de 10 000 toneladas, su capacidad de transporte de carga sería de 25 000 toneladas métricas (!).

En general, al examinar estadísticas de navegación marítima o de movimiento portuario debe tenerse presente que tales estadísticas pueden referirse a «toneladas de registro grueso», «toneladas de registro neto», «toneladas métricas de carga», «long-tons», «short tons», D. W. T., y toneladas de desplazamiento. Una confusión de estas unidades puede conducir a errores de 3,33 a 1.

(1) La marina mercante de Chile, con 89 000 toneladas de Registro Neto, puede transportar 220 000 toneladas por viaje, y con un promedio de 10 viajes por año, se tendría una capacidad total de transporte 2 200 000 toneladas métricas de carga por año (combustible, carga comercial y pasajeros).

(Las definiciones de las unidades citadas en este párrafo pertenecen a la obra de Mac Elwee, «Port Development», Mc. Gaw-Hill-New York).

Párrafo 92. -- Mecanización del transporte marítimo

Desde los primeros tiempos del transporte marítimo, hasta el siglo XV de nuestra era, no existió un progreso visible en la construcción de naves. Reducida la navegación al Mediterráneo, el tipo de construcción originado en la galera egipcia se mantuvo en las galeras griegas y romanas, movidas por una vela y diversas filas de remeros. El «dreki» del siglo IX, utilizado por los normandos en las costas del norte de Europa, con excursiones ocasionales a Islandia y Groenlandia, no difería sensiblemente del tipo de las galeras griegas y romanas. Las «galeazas» de guerra de fines del Siglo XVI, con tres mástiles de velas, mantenían todavía, para los casos de emergencia y las maniobras de combate, la movilización a remo.

En el siglo XV, al desarrollarse la navegación en el Atlántico, se emplearon naves sin remos, de alto bordo, apropiadas para los mares de fuerte oleaje. A este tipo pertenecen, en orden creciente de tonelaje, las «cabelas», las «carracas» y las «naves», las últimas con cuatro mástiles veleros.

En los siglos XVII y XVIII se llega a los «navíos de tres puentes», con barcos de 200 pies de largo y hasta 3 000 toneladas de registro grueso.

El cuadro siguiente, con datos de la obra de Sir G. C. V. Holmes, «Ancient and Modern Ships», permite apreciar el desarrollo de las construcciones navales desde la antigüedad hasta el período en que se inician los primeros experimentos de la navegación a vapor.

Año de construcción	Progresos de la navegación a la vela y remo	Longitud	Tonelaje de Registro Grueso
3 000	Galeras Egipcias, 25 remos por lado.....	90.	100
700	Galeras Fenicias 50 remos por lado.....	100.	120
500	Galeras Griegas, 100 remos por lado.....	130.	130
50	Buque romano mercante.....	150.	300
800	«Dreki» normando de 100 remos.....	100.	120
1 413	Buque de Enrique V, Inglaterra.....	.....	500
1 492	Santa María.....	128.	230
1588	Naves mayores de la Invencible Armada.....	160.	1 300
1588	«Triumph», Isabel de Inglaterra.....	150.	1 000
1756	«Royal George».....	178.	2 000
1800	Navío de tres puentes.....	200.	3 000

A partir de 1807 se inicia la transformación de la navegación a vela en navegación a vapor. En dicho año el americano Roberto Fulton navega en un barco a vapor desde Nueva York a Albany, sobre el Hudson (1). Algunos años después empiezan

(1) Robert Fulton (1736-1819) trabajó en Inglaterra con James Watt, constructor de máquinas de vapor. La maquinaria del barco de Fulton, el «Clermont», había sido construida en Inglaterra por la firma «Boulton and Watt», de Birmingham. (Ver notas (1), (2) y (3) al § 42, Capítulo IX).

a generalizarse los buques mixtos, movidos con velas y ruedas de palas laterales unidos a una maquinaria de vapor. Todo el siglo XIX marca un período de transición del barco a vela al barco a vapor. Los primeros 20 años del siglo XX confirman el predominio casi total de la navegación a vapor, iniciándose en seguida la etapa de construcción de naves con motores de combustión interna.

En 1819, un barco norteamericano a vapor y velas, el «Savannah», atravesaba por primera vez el Atlántico y, desde esa fecha, quedaron comprobadas las posibilidades de la navegación a vapor.

El cuadro siguiente, que anota las dimensiones de los más grandes barcos a vapor en cada fecha, muestra los progresos de la construcción naval en los últimos cien años.

La construcción del Bremen en 1928, con el récord de menor tiempo marcado en la travesía del Atlántico, establece en forma definitiva la nueva etapa de la adopción de los motores de combustión interna en la técnica de la construcción naval.

Considerando los buques en actual servicio, en su orden de tonelaje, se tendría, según el «Lloyd's Register»:

TONELAJE Y DIMENSIONES DE LOS MÁS GRANDES VAPORES A FLOTE EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN

Años	NOMBRE	Firma Constructora	Longitud	Tonelaje B. R. G.
1819	Savannah	Colonel Stevens	130 pies	320
1838	Royal William	City of Dublin Co.	145	720
1840	Britannia	Cunard	207	1 150
1843	Great Britain	Great Western SS. Co.	274	3 270
1856	Persia	Cunard	360	3 300
1858	Great Eastern (1)	Great Western S. S. Co.	680 (1)	18 915 (1)
1862	Scotia	Cunard	379	3 871
1874	City of Richmond	Inman	441	4 623
1874	Britannic	White Star	455	5 000
1875	City of Berlin	Inman	488	5 491
1881	Servia	Cunard	515	7 392
1881	City of Rome	Inman	560	8 144
1889	City of París	Inman	528	10 670
1897	Kaiser Wh. der Grosse	North German Lloyd	625	14 350
1901	Celtic	White Star	681	20 904
1907	Mauretania	Cunard	762	31 938
1910	Titanic	White Star	850	43 500
1910	Imperator (2) (Beg.)	Hamb.-América	883	52 220
1915	Vaterland (3) (Lev.)	Hamb.-América	907	59 957
1920	Bismark (Maj.)	Hamb.-América	915	56 621
1929	Europa y Bremen	North German Lloyd	938 cju.	46 000

(1) Abandonado después de su construcción.

(2) Actual «Berengaria», G. B.

(3) Actual Leviathan U. S.

(4) Actual «Majestic», G. B.

TONELAJE DE REGISTRO GRUESO DE LOS MÁS GRANDES VAPORES ACTUALMENTE A FLOTE (AÑO 1929)

1—«Leviathan», ex «Vaterland» ..	59 957	Dollar Line
2—«Majestic», ex «Bismark».....	56 621	Royal Mail (Wh. S. L.)
3—«Berengaria», ex «Imperator»..	52 226	Cunard Line
4—«Olympic»	46 439	Royal Mail (Wh. S. L.)
5—«Bremen»	46 000	N. G. Lloyd
6—«Europa»	46 000	N. G. Lloyd
7—«Aquitania»	45 647	Cunard
8—«Ile de France»	43 548	Cie. Gle. Transatlantique
9—«París»	34 569	Cie. Gle. Transatlantique
10—«Homeric», ex «Columbus»	34 351	Royal Mail (Wh. S. L.)
11—«Augustus»	33 650	Navigazione Gle Italiana
12—«Roma»	32 583	Navigazione Gle. Italiana
13—«Columbus»	32 354	N. G. Lloyd
14—«Mauretania»	30 696	Cunard

Siguen 40 buques de menos de 30 000 y más de 20 000 toneladas de registro grueso y 81 buques de menos de 20 000 y más de 15 000 toneladas de registro grueso.

Los barcos citados en los cuadros anteriores son, como se ha dicho, los que en el respectivo año de construcción han alcanzado una dimensión mayor que cualquiera de los buques construídos anteriormente. En su totalidad corresponden a transatlánticos de pasajeros que proporcionan servicio de alta tarifa y de gran lujo.

El promedio general de las dimensiones del conjunto de los barcos a flote se encuentra muy distante de los valores que muestran los grandes transatlánticos.

Sin embargo, como se confirma en el cuadro que sigue, el tonelaje medio por barco señala también un violento crecimiento:

LLOYD'S REGISTER---BARCOS DE MÁS DE 100 TONELADAS

Años	N.º de buques	B. R. G.	Tonelaje medio
1890.....	32 174	21 118 528	655
1895.....	30 288	25 086 199	840
1900.....	27 840	29 957 358	1 070
1905.....	29 750	35 998 180	1 210
1910.....	30 053	41 912 520	1 390
1915.....	30 720	49 261 769	1 600
1920.....	31 595	57 314 065	1 820
1925.....	32 916	64 641 418	1 970
1930.....	.....	.....	.....
1926.....	32 615	64 784 370	1 990
1927.....	32 175	65 192 910	2 010
1928.....	32 408	66 954 659	2 060
1929.....	.....	.....	.....
1930.....	.....	.....	.....

Tonelaje de Registro grueso (B. R. G.).

La distancia entre el promedio de 2 060 toneladas (B. R. G) y el máximo de 59 957 toneladas (B. R. G) señala una perspectiva sobre la magnitud del progreso de mecanización que el transporte marítimo podrá realizar en el futuro.

Naturalmente, la generalización del tipo de barco de gran tonelaje se encuentra limitada en muchos casos por la profundidad de los puertos y canales, así como por la capacidad de carga y descarga de los atracaderos. Por ejemplo, la profundidad del Canal de Suez es solo de 39 pies, y la del Canal de Panamá de 40 pies, profundidad ya insuficiente para barcos del tipo del «Leviathan» y del «Majestic». Muchos puertos, por otra parte, no alcanzan esta profundidad al borde de sus malecones.

Técnicamente, por lo demás, y dentro de los límites permitidos por la profundidad, espacio y capacidad de carga de los puertos, no ha sido definida una «dimensión económica máxima» para los barcos de carga. Si a esto se agrega que el promedio general de tonelaje de los actuales barcos de flete se encuentra a una enorme distancia de los tonelajes máximos, se llega necesariamente a la conclusión de que restan aun posibilidades enormes para mejorar la eficiencia del transporte marítimo.

Evidentemente, el aumento de tonelaje de las naves tiende a eliminar los armadores individuales, de escasos recursos, del negocio naviero. El predominio de las grandes compañías se hace así cada vez mayor, pudiendo decirse que ellas controlan prácticamente el comercio marítimo internacional.

Los países nuevos, que no han podido, por razones financieras, dar lugar a la formación de grandes compañías de navegación, tienen prácticamente perdido el

comercio internacional de fletes y, a fin de disponer de una marina mercante, se han visto obligado a reservar a las naves nacionales el comercio de cabotaje. Naturalmente, el promedio de eficiencia y tonelaje de estas naves resulta notablemente inferior de promedio general mundial.

El tonelaje grueso mundial se distribuye entre los países principales como sigue, en miles de toneladas de registro grueso:

Miles de B. R. G.	1913	1920	1928
Inglaterra	18 696	18 330	19 875
Estados Unidos	7 886	16 324	14 537
Japón	1 500	2 995	4 139
Francia	2 201	3 245	3 344
Alemania	5 082	673	3 777
Italia	1 521	2 406	3 428
Holanda	1 310	1 848	2 816
Noruega	2 457	2 114	2 968
.....
Mundo	46 970	57 314	66 955

La disminución del tonelaje alemán en 1919 se debe a la distribución de la flota mercante entre las potencias aliadas. Al reconstruir su flota, Alemania ha puesto en servicio buques de un standard medio de eficiencia superior al correspondiente a las demás naciones.

Puede observarse que el 55% del tonelaje mundial a flote corresponde a solo dos países, los Estados Unidos e Inglaterra, y que los ocho países indicados en el cuadro anterior poseen el 80% del tonelaje mundial a flote.

Dentro del referido 80%, un cierto número de poderosas compañías controla las rutas fundamentales del comercio. Entre ellas se cuentan, principalmente:

Cunard Steamships Company, Ltd.—Incorporada en Londres en 1878 como una consolidación de la British and North American Royal Mail Steam Packet Co. y la British and Foreign Steam Navigation Company. La Compañía Cunard poseía o controlaba en 1928 las siguientes empresas: «Commonwealth and Dominion Line, Ltd.»; «America Levant Line, Ltd.»; «Thos. and Jno. Brocklebank, Ltd.»; «Anchor Line (Henderson-Bros. Ltd.)»; «Uranium Steamship Co.»; «Robert Reford Co., Ltd.» y otras empresas menores.

El tonelaje controlado por la Cía. Cunard sumaba en 1928 un total de 961 967 B. R. B., incluyéndose en esta cifra los transatlánticos «Berengaria», «Aquitania» y «Mauretania».

El activo de la Compañía Cunard en 31 de Diciembre de 1927 sumaba £ 20 725 430.

The Royal Mail Steam Packet Company.—Incorporada en Londres en 1839. Esta compañía poseía o controlaba en 1928 las siguientes empresas: R. M. S. P. Meat Transports, Ltd.; Pacific Steam Navigation Co.; Nelson Steam Navigation Co. Ltd.; Mac Andrews & Co.; David Mac-Iver

& Co., Ltd; H. & W. Nelson, Ltd.; *White Star Line Ltd.*, la cual controla a su vez la *Oceanic Steam Navigation Co., Ltd.*:

El tonelaje controlado por la Royal Mail sumaba en 1928 un total de 2 639 193 B. R. G., incluyendo en esta cifra los transatlánticos de la *White Star Line*, «Majestic», «Olympic» y «Homeric». El activo de la Royal Mail en 31 de Diciembre de 1927 sumaba £ 19 382 088.

Hamburg-American Line (Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft).—Incorporada en Hamburgo en 1847. Antes de la guerra Europea mantenía o controlaba 74 líneas de navegación. Después de la guerra la compañía ha sido reorganizada y en 1928 controlaba las compañías «Cosmos» y la «German Australian Shipping Co.».

El tonelaje controlado por la Hamburg-American Line en 31 de Diciembre de 1928 sumaba 1 078 073 B. R. G., incluyendo en esta cifra los transatlánticos «Columbus», «Cap Polonio», «Cap Arcona» y otros.

El activo de la Compañía en la misma fecha sumaba 360 447 000 M. oro (£ 18 200 000).

French Line (Compagnie Generale Transatlantique).—Incorporada en Francia en 1885. Posee y controla 754 000 B. R. G., en los cuales se incluye los transatlánticos «París» e «Ile de France».

El activo de la Compañía en 31 de Diciembre de 1927 sumaba 1 047 426 000 francos (£ 8 650 000)

North German Lloyd (Norddeutscher Lloyd).—Incorporada en Alemania en 1857. Posee y controla 861 418 B. R. G., en los cuales incluye los transatlánticos «Bremen» y «Europa». El 31 de Diciembre de 1928 el activo de la Compañía sumaba 386 467 921 M. oro (£ 19 300 000).

International Mercantile Marine Co.—Incorporada en N. Y. en 1893, y reorganizada con su actual nombre en 1902. Controla las siguientes compañías: «International Navigation Co., Ltd» (American Line); «Société Anonyme de Navigation Belge Amerique (Red Star Line)»; «Atlantic Transport Co. of W. Va.», «The Atlantic Transport Co.»; y «Frederick Leyland & Co.».

El activo de la Compañía sumaba US\$ 161 434 497 en 31 de Diciembre de 1927.

Atlantic Gulf and W. Indies S. S. Lines.—Incorporada en Maine, en 1908. Controla una serie de compañías menores que efectúan servicio en el Golfo de México, las Antillas, y la costa norteamericana del Atlántico. El activo de la compañía suma US\$ 69 824 201 en 31 de Diciembre de 1928.

United Fruit Company.—Incorporada en N. Y. en 1899. Controla una serie de compañías azucareras, fruteras y navieras que operan en Cuba y Centro América. Su activo sumaba US\$ 225 582 616 en 31 de Diciembre de 1928.

Canada Steamship Lines, Ltd.—Incorporada en Canadá, en 1913. Controla diversas compañías navieras canadienses. Su activo sumaba US\$ 45 210 131 en 31 de Diciembre de 1928.

United States Lines, Inc.—Incorporada en Delaware en 1929 para el objeto de adquirir del Gobierno de los EE. UU. las naves operadas por las «United States Lines» y la «American Merchant Lines».

Posee el Leviathan, George Washington, America, Republic, President Roosevelt, President Harding, de la U. S. Lines, y el American Merchant, American Trader, American Farmer, American Banker, American Shippen, de la American Merchant Lines. Activo: US\$ 36 879 500.

Munson Steamship Line (N. Y.).—Incorporada en 1899. En 1925 adquirió la Pan American Line. Su activo sumaba US\$ 25 641 544 en 31 de Diciembre de 1928.

Otras compañías: Lloyd Sabando; Org. 1906; Activo 358 millones de liras. Holland America Line O. S. 1873; Activo 92 millones de guldens. Messageries Maritimes; Org. 1921; Activo 1189 millones de francos Cosulich Società Triestina di Navigazione; Org. 1919; Activo 700 millones de liras. Navigazione Generale Italiana; Org. 1881; Activo 995 millones de liras.

El cuadro siguiente resume, a fines de 1928, la situación comparada de las Compañías de navegación citadas anteriormente:

PRINCIPALES COMPAÑÍAS NAVIERAS

COMPAÑÍAS	País	Activo en 31 Dic. 1928	Activo reducido a dollars
Cunard Steamship Co. Ltd.....	G. B.	20,7 millones libras	100,5 millones
The Royal Mail Steam Packet Co.	G. B.	19,4 millones libras	93,0
Hamburg Amerikanische P. A. G.	Al.	360,4 millones de marcs	83,0
Norddeutscher Lloyd.....	Al.	386,4 millones de marcs	88,0
Compagnie Generale Transatlantique	F.	1047,5 millones de francs	42,0
Messageries Maritimes.....	F.	1189,0 millones de francs.	47,5
Navigazione Generale Italiana	It.	995,0 millones de liras	51,0
Cosulich Società Triestina di Navegaz....	It.	700,0 millones de liras	36,0
Lloyd Sabando	It.	358,0 millones de liras	18,5
Holland America Line	Hol.	92,0 millones de florins	37,0
International Mercantile Marine Co.	U. S.		161,4
United Fruit Company (1)	U. S.		225,5
Atlantic Gulf and W. Indies SS. Lines ...	U. S.		69,8
United States Lines Inc.	U. S.		36,9
Munson Steamship Line	U. S.		25,6
Canadá Steamship Lines Ltd.	C.		45,2

Las cifras anotadas como activo incluyen todos los bienes de las compañías, o sea, sus propios buques, terrenos e instalaciones, y, además, el valor de las acciones de las compañías controladas. Por este último concepto, las compañías anotadas concentran la explotación de un tonelaje mercante bastante mayor que el que pudiera deducirse de su activo. En cambio en otras compañías, especialmente en las norteamericanas, el negocio marítimo es complementario de un negocio industrial más amplio.

Párrafo 93.—Tarifas marítimas

Las tarifas de transporte en la navegación marítima son de libre aplicación por las compañías navieras. Ello se comprende por cuanto, a diferencia de los ferrocarriles, las líneas de navegación marítima no se establecen bajo el régimen de concesión, excepto en el caso de líneas de navegación entre puertos de un mismo país,

(1) La navegación es un negocio subsidiario de la producción y distribución de frutas tropicales.

las que, por beneficiarse con la reserva del cabotaje, suelen ser fiscalizadas en sus tarifas (1).

La estructura de las tarifas de carga es extraordinariamente más simple que en el caso de los ferrocarriles, limitándose a una clasificación elemental de los artículos transportados. Por otra parte, en el servicio de carga se tiende a la especialización de las naves para cada categoría principal de transporte. Se tiene así barcos especiales de carga para cereales, petróleo, carbón, minerales de hierro, carnes y frutas (barcos con bodegas frigoríficas), maderas y otros productos. Para cada uno de estos casos existen tarifas especiales convenidas entre el exportador (o importador) y el armador, y que se establecen por tonelada o por 40 pies cúbicos (2), entre país y país o puerto y puerto. Convenciones generales para evitar competencias de fletes suelen establecerse de tiempo entre las grandes compañías de vapores.

Para establecer una idea aproximada de los precios del transporte marítimo se anotan a continuación los fletes por tonelada de 2 240 libras entre algunos puertos determinados:

Tarifas marítimas por tonelada			Fleta en chelines por Ton.	Tarifa media centados de dolar por T Km.
Puertos	Km.	Producto		
a Inglaterra desde:				
Atlántico Norte (Canadá)	5 400	Cereales	17	0,09
Río de la Plata	10 500	Carbón	16	0,04
Australia	18 000	Lanas	22	0,03
Norte de Chile	12 000	Salitre	20	0,04
a New York desde:				
Norte de Chile	7 800	Salitre	15	0,05
Valparaíso	8 500	Varios	40	0,11
Río de la Plata	11 200	Varios	20	0,04
Ferrocarriles EE. UU. (según § 85)				0,70
Ferrocarriles del Estado Chile (según § 85)				1,65

El cuadro anterior muestra que, a partir de un recorrido de 5 000 kilómetros, la tarifa de transporte marítimo es aproximadamente la décima parte de la tarifa ferroviaria, reduciéndose a la veinteva parte a los 10 000 kilómetros.

(1) La Ley N.º 3841 de 9 de Febrero de 1922 que reserva el cabotaje a las naves nacionales en Chile establece que las tarifas serán aprobadas por el Gobierno.

(2) En el trigo se tiene que, casi exactamente, una tonelada de peso ocupa 40 pies cúbicos.

En el transporte a menores distancias la tarifa marítima por Km. tiende a igualarse y a superar a la tarifa ferroviaria debido a la influencia fundamental que, en la primera, determinan los gastos de estadía del barco en los puertos de carga y descargas, a lo cual deben agregarse los gastos ocasionados por la movilización de la carga misma, dependiendo ambos valores de las condiciones físicas del puerto, del servicio del capital invertido en las obras de mejoramiento, del costo de conservación y explotación del puerto, de la utilería del mismo, de la calidad y uniformidad de la carga, del porcentaje que la carga embarcada o desembarcada representa en la capacidad del barco, y, en general, de una serie de condiciones locales del puerto y de su ubicación respecto de las rutas generales del tráfico marítimo. Considerando, finalmente, que la carga llega o sale del puerto por ferrocarril, se tiene por este concepto un gasto suplementario que, agregado a los anteriores, es suficiente para anular, en una distancia límite de transporte especial para cada caso, el efecto de las bajas tarifas marítimas.

Párrafo 94.—Rutas del comercio marítimo (1)

Las rutas del comercio marítimo se encuentran determinadas por el valor del comercio internacional de los países y por la ubicación de sus puertos principales.

Si se considera que los mayores valores del comercio Internacional corresponden a los Estados Unidos y a los países europeos (Inglaterra, Alemania, Francia), se deduce fácilmente que la ruta de frecuentación máxima será la que una a estos dos grupos económicos.

Tomando en cuenta, en seguida, que el grupo de naciones industriales europeas carece en general de materias primas, se tendrá otra serie de rutas comerciales menores convergentes a los principales puertos europeos, y originadas en los países exportadores de materias primas.

Se tiene, así, las siguientes rutas marítimas de mayor importancia: *Nueva York, Reino Unido* y puertos del Canal y Mar del Norte; *Canadá y Reino Unido; Río de la Plata*, con escalas en puertos del Brasil, al *Reino Unido* y escalas en puertos de España y Francia; o a los puertos del *Mar del Norte*, Amberes, Hamburgo y Bremen; *Australia y Nueva Zelandia* al *Reino Unido*, con escalas en puertos africanos occidentales; *China e India* al *Reino Unido* por el Canal de Suez y el Mediterráneo; *Indias Holandesas a Rotterdam*; «*West Coast*» de Sud América, por el Canal de Panamá, a los Estados Unidos y puertos europeos; entre ambas costas de los Estados Unidos, al través del Canal de Panamá; Filipinas, China y Japón y San Francisco de California, y otras rutas menores.

Párrafo 95.—Canales de Suez y Panamá

El Mediterráneo, que antes del descubrimiento de América y de la ruta a la India por el Cabo de Buena Esperanza, absorbía la casi totalidad del comercio internacional mundial, dando vida sucesiva a las minas del Egipto, Fenicia, Grecia.

(1) El comercio mundial exterior suma 60 mil millones de dólares, y el comercio exterior de EE. UU., Inglaterra, Alemania y Francia representa en conjunto, 30 mil millones, o sea, el 50% del comercio exterior mundial.

Cartago, Roma y Venecia, perdió insensiblemente, a partir del siglo XV, su importancia tradicional. Las potencias predominantes en los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, como España, Holanda, Francia e Inglaterra, al establecer sus imperios coloniales, dieron vida a nuevas rutas comerciales de las cuales, por motivo de su ubicación geográfica, no formaba parte el mar Mediterráneo. Esta situación fué corregida, en gran parte, con la apertura del Canal de Suez, el cual colocó al Mediterráneo en la gran ruta comercial que une los puertos europeos con la costa Asiática, las Indias Holandesas y el continente Australiano.

El peligro que los descubrimientos geográficos del siglo XV significaba para las potencias marítimas del Mediterráneo fué inmediatamente comprendido por la República Veneciana, la que, apenas reconocido por los portugueses el paso a la India por el Sur del Africa, estableció negociaciones con Egipto para el objeto de construir una vía marítima en el istmo de Suez, negociaciones que no pudieron llevarse a término por razón de la conquista de Egipto por los turcos (1). Luis XIV de Francia, en 1671, concibió un proyecto análogo. El general Bonaparte, en su campaña a Egipto, ordenó en 1798 los estudios preliminares de un canal marítimo (2). En 1846 la «Société d'Etudes pour le Canal de Suez» demostró la practicabilidad técnica del canal. En 1854 Ferdinand de Lesseps obtuvo del Virrey de Egipto una concesión para organizar una «Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez». A pesar de las dificultades financieras y de la oposición del Gobierno Inglés, y gracias al apoyo de Napoleón III, la compañía pudo vender acciones por la suma de 200 millones de francos (3). Las obras fueron iniciadas en 1859 y oficialmente concluidas en 1869, con un costo total de 432 807 882 francos. Otros 100 millones de francos se invirtieron hasta 1886 en obras complementarias de ampliación y mejoramiento.

El primer año de tráfico (1870) atravesaron el Canal 486 buques. La tarifa de tránsito fué fijada en 10 francos por B. R. G. En 1884 la tarifa fué reducida por el gobierno inglés (principal accionista después de 1875; ver nota (3)) a 10 francos por B. R. N., significando el cambio de unidad una reducción de 33% en la tarifa inicial. En 1906 la tarifa fué reducida a 7,75 francos por tonelada B. R. N. Por la Convención Internacional del Canal de Suez, establecida en 1888, a la cual Inglaterra se adhirió en 1904 con algunas reservas, se declaró que el Canal «estaría siempre abierto y libre,

(1) Un canal, que unía el Nilo con el Mar Rojo, existía en tiempos del Faraón Seti I (1380 A. de C.). El Faraón Neco (609 A. de C.), inició la construcción de un nuevo canal, cuyos trabajos fueron continuados después de la conquista de Egipto por los persas. Un canal del Nilo al Mar Rojo existía en realidad durante la conquista de Egipto por los Arabes, el cual fué cerrado por el Califa Mansur en el año 770 de nuestra era.

(2) Los reconocimientos fueron efectuados por el ingeniero J. M. Lepère, quien llegó a la conclusión, que hizo abandonar el proyecto, de que existía una diferencia de nivel de 9,30 m. entre el Mediterráneo y el Mar Rojo.

(3) Se emitieron 315 000 acciones de 500 francos cada una, que fueron suscritas en la siguiente forma:

- 200 000 acciones por el público en Francia;
- 96 000 acciones por el Sultán de Turquía;
- 85 506 acciones por el Virrey de Egipto.

En 1875 el Virrey de Egipto poseía 176 602 acciones, las que fueron adquiridas por el Gobierno inglés en £ 3 976 582, adquisición que puso el Canal de Suez bajo el control de Gran Bretaña.

en tiempo de paz o de guerra, a todo barco mercante o de guerra sin distinción de bandera».

El crecimiento del tráfico en el Canal de Suez ha tenido, desde su apertura, el desarrollo que se indica:

TRÁNSITO EN EL CANAL DE SUEZ

	N.º de buques	B. R. N.
1870.....	486	436 609
1880.....	2 026	3 057 421
1890.....	3 389	6 890 094
1900.....	3 441	9 738 152
1910.....	4 533	16 581 898
1920.....	4 009	17 574 657
1921.....	3 975	18 118 999
1922.....	4 345	20 743 245
1923.....	4 621	22 730 162
1924.....	5 122	25 109 882
1925.....	5 337	26 761 935
1926.....	4 980	26 060 377
1927.....	5 545	28 962 048
1928.....		
1929.....		
1930.....		

Longitud, 168 km. Profundidad 12 m.

Costo aproximado US \$ 123 000 000.

Iniciado en 1859. Inaugurado en 1870.

Las estadísticas no permiten conocer el tonelaje de carga transportado. Pero admitiendo la relación de una tonelada de carga por cada B. R. N. el tonelaje transportado en un año a través del canal sería del orden de magnitud de 30 millones de toneladas (ton. de 1 000 Kg.).

* * *

Desde el momento en que, en el Siglo XVI, se llegó al convencimiento de que el Nuevo Mundo era un continente separado que interrumpía el camino hacia las Indias, fué reconocida la necesidad de un canal interoceánico al través de la América Central. En 1550 el portugués Antonio Calvao recomendaba la construcción de un canal en Panamá. Análogas recomendaciones, ante la corte de Felipe II, formuló el

historiador español F. L. de Gomara. El gobierno español, sin embargo, más interesado lógicamente en desarrollar sus colonias americanas, se opuso a toda iniciativa de buscar un camino hacia las Indias que habría restado valor comercial al continente Americano.

El año 1771, habiendo cambiado de política, el gobierno español ordenó practicar un reconocimiento en Tehuantepec, seguido por otro en 1779, en Nicaragua. La situación política europea impidió la cristalización de los proyectos enunciados.

Después de la independencia de América, la construcción del canal interoceánico se mantuvo en perpetua actualidad. Los gobiernos centro-americanos favorecieron a diversas empresas y compañías con una serie de concesiones ninguna del las cuales llegó a realizar iniciativas efectivas.

Los primeros reconocimientos técnicos de importancia fueron realizados por ingenieros norteamericanos a partir de 1848 (1). De dichos estudios se llegó a la conclusión de que las vías posibles de comunicación serían:

- 1) Nicaragua,
- 2) Panamá,
- 3) San Blas,
- 4) Bahía de Caledonia,
- 5) Darién, y
- 6) Río Atrato, en Colombia.

Reconocimientos posteriores practicados por la Marina Norteamericana establecieron, en el año 1876, como preferible la ruta de Nicaragua (Río San Juan y lago Nicaragua), siguiendo en orden de preferencia la ruta de Panamá.

En el mismo año (1876) se formaba en París la «Société Civile Internationale du Canal Interoceanique», la cual envió al ingeniero francés L. N. B. Wyse a estudiar el trazado de un Canal por el istmo de Panamá. El ingeniero Wyse obtuvo, en 1878, una concesión del Gobierno de Colombia. La «Société Internationale», una vez obtenida la concesión, sólo se preocupó de obtener la venta de la misma.

En 1879 se formó en París la «Panamá Canal Company» con un capital autorizado de 3 000 millones de francos, presidida por Fernando de Lesseps, constructor del Canal de Suez (2). La nueva compañía adquirió en 10 millones la concesión de Wyse, e inició la ejecución de las obras, las que se mantuvieron en trabajo hasta el año 1889, fecha en que los tribunales de París declararon la compañía en quiebra, después de una serie de escándalos financieros que alarmaron intensamente a la opinión pública. La liquidación fué terminada en 1894. Hasta esta fecha se había invertido una suma nominal de 2 245 millones de francos, con un producto efectivo de 1 272 millones. El valor de la obra hecha y de la maquinaciria adquirida se estimaba en 450 millones de francos (3)

(1) Se había descubierto el oro de California y se trataba de buscar un medio de aproximación entre el Atlántico y el Pacífico de los Estados Unidos.

(2) El proyecto Lesseps consultaba un canal a nivel que, partiendo de Colón, cruzaba el río Chagres, seguía el corte de la Culebra, y el Valle del Río grande, alcanzando una longitud total de 71 Km. La profundidad proyectada era de 9,50 m (29,5 pies). Lesseps estimaba el costo total en 658 millones de francos oro.

(3) El tratado Frelinghysen-Zavala estipulaba que el canal sería construido sin costo para Nicaragua y que entraría en seguida en posesión y manejo de ambos Gobiernos.

En 1894 los liquidadores fundaron una segunda Compañía, que emitió 650 000 acciones de 100 francos cada una, de las cuales 50 000 se entregaron al Gobierno de Colombia. La nueva Compañía realizó nuevos estudios técnicos cuyas conclusiones la decidieron a adoptar el sistema de esclusas. Hasta el año 1899 la nueva compañía apenas llegó a invertir en las obras 35 millones de francos.

Entre tanto, la opinión pública norteamericana urgía al gobierno para que iniciase la construcción del Canal por Nicaragua. Mientras la necesidad de comunicar ambos océanos se hacía sentir con mayor intensidad, el público americano, en vista de las sucesivos fracasos de los franceses, desconfiaba de que las obras del canal pudiesen llevarse a término. Sin embargo, un proyecto de tratado convenido con Nicaragua en 1884 fué rechazado por el Congreso de los Estados Unidos (2). Una compañía privada obtuvo en Nicaragua y Costa Rica las concesiones necesarias y llegó a iniciar algunas obras (3). En 1899, después de la guerra con España, el Congreso Americano designó la «Isthman Canal Commission» con el objeto de estudiar las posibilidades y costos de un canal interoceánico.

Esta Comisión llegó a las siguientes conclusiones:

- 1.º Las mejores rutas posibles son las de Nicaragua y Panamá.
- 2.º El canal por Nicaragua costaría US\$ 200 500 000 y tardaría 10 años en construirse.
- 3.º El canal de Panamá costaría US\$ 152 378 000.
- 4.º Para los Estados Unidos sería más conveniente el canal de Nicaragua por razón de la menor distancia para comunicar los puertos norteamericanos de uno y otro océano.
- 5.º Sería preciso obtener concesiones de los gobiernos de Nicaragua y Costa Rica, y, en lo que respecta al Canal por Panamá, la petición de concesión sólo podía efectuarse al término de las concesiones francesas, pudiendo en cambio convenirse la compra de sus derechos a la nueva compañía francesa del Canal.

Después de este informe, el proyecto de ley Hepburn, que autorizaba al Gobierno para convenir y realizar la construcción de un Canal por Nicaragua con un costo no mayor de US\$ 180 000 000, fué aprobado por una gran mayoría en la Cámara de Representantes. Entre tanto, la Compañía Francesa del Canal, había gestionado la venta de sus concesiones y obras en US\$40 000 000, precio aceptado por la Canal Commission. Así, el proyecto Hepburn, al llegar al Senado, fué modificado transformándose en la ley Spooner (Junio 28 de 1902), que autorizaba al Gobierno para adquirir de la Compañía Francesa la concesión colombiana, las obras efectuadas, los materiales y maquinarias, por un precio no mayor de cuarenta millones de dólares. La Compañía Francesa no logró hacer ratificar por el Senado de Colombia el permiso necesario para vender a los Estados Unidos las concesiones obtenidas (4). La independencia de Panamá dió solución a este problema y, por el tratado Hay-Bunau-Varilla, el gobierno Americano entró en posesión de los bienes y derechos de la Compañía Francesa, así como de las acciones del Panamá Railway poseídos por ésta.

(1) Maritime Canal Company of Nicaragua.

(2) La Compañía Francesa se resistió a entregar, del precio convenido de venta de US\$ 40 000 000, una indemnización de US\$ 10 000 000 al Gobierno de Colombia.

(3) La primitiva concesión Wyse fué extendida por el Gobierno de Colombia en sucesivas oportunidades. La última renovación fijó como término de las obras el 31 de Octubre de 1910.

El mismo año (1904) las obras de construcción fueron iniciadas. El mayor G. W. Goethals, del U. S. A. Corps of Engineers fué puesto en 1907 a cargo supremo de las obras. El canal fué entregado al tráfico en el año 1915, sometido a la condición general impuesta por el tratado Hay-Pauncefote, convenido entre los EE. UU. y Gran Bretaña, por el cual se garantiza el derecho de paso en todo tiempo y la igualdad de tratamiento a todos los buques de comercio o de guerra de todas las naciones. (Ratificado en 16 de Dic. de 1901). La tarifa de paso por el Canal fué fijada por el Presidente Wilson en 1,25 dollars por B. R. T. (tonelada de registro neto).

El cuadro siguiente anota el tráfico del Canal de su apertura, así como sus características principales.

TRÁNSITO EN EL CANAL DE PANAMÁ

	N.º de Buques	B. R. N.	Derechos cobrados US\$
1915.....	1 075	3 792 572	4 367 550
1916.....	758	2 396 242	2 408 090
1917.....	1 803	5 798 557	5 627 563
1918.....	2 069	6 574 073	6 438 853
1919.....	2 024	6 129 990	6 172 829
1920.....	2 478	8 546 044	8 513 933
1921.....	2 892	11 415 876	11 276 890
1922.....	2 736	11 417 459	11 197 832
1923.....	3 967	18 605 786	17 508 415
1924.....	5 230	26 148 878	24 290 964
1925.....	4 673	22 855 151	21 400 524
1926.....	54 751	24 774 591	22 931 015
1927.....	5 197	26 227 815	24 228 830
1928.....	6 456	29 458 634	26 944 500
1929.....			
1930.....			

Longitud 81 Km. (50,45 millas). Profundidad 12,5 m (41.).

Esclusas de 328 m por 36 m (1 000 por 110). Nivel del lago Gatier 25,5 m (85).

Costo total US\$ 242 200 930, incluso 40 millones pagados a la Compañía francesa

No incluye 10 millones pagados por la Zona de Panamá ni 113 millones que corresponden a obras militares de defensa.

Conversiones a razón de 1 609 m por milla y 30,48 cm. por pie.

Las estadísticas del Canal anotan además las toneladas de carga, las que, en 1928, alcanzaron a 29 630 709, o sea, prácticamente 1 tonelada de carga por cada tonelada de Registro Neto.

Es curioso anotar que el Canal de Panamá ha alcanzado en 1928 un tránsito superior al correspondiente al Canal de Suez. La saturación del Canal aparecería así como relativamente próxima ya que, considerando que cada buque ocupa una hora en las esclusas, se tendría una capacidad teórica de 24 buques por día, o de 8 760 buques por año. Como las esclusas son dobles, la capacidad total del canal sería de 17 520 buques al año, suponiendo que cada buque ocupara totalmente una esclusa. La saturación del Canal, admitiendo que se mantuviese la misma ley actual de incremento del tránsito, se produciría cerca del año 1950. Si se cuenta 10 años para la construcción de un nuevo canal, este debería iniciarse antes de 1940. Esta conclusión permite adelantar que, dentro de los próximos 10 años, deberá resolverse la construcción de un nuevo canal, que posiblemente lo sea el Canal por Nicaragua, ya recomendado en 1900 por la «Isthman Canal Commission».

Otra razón eventual en favor del Canal de Nicaragua sería el crecimiento continuo de las dimensiones de los barcos. Desde luego, el «Bremen» y el «Europa» alcanzan a 1 000. de largo, dimensión incompatible con las esclusas de Panamá. Otros barcos, como el «Leviathan», tiene un calado que ya iguala la profundidad del Canal. Naturalmente, ninguno de estos barcos puede, por el momento, ser aprovechado comercialmente en las ruta que sirve el Canal de Panamá. Pero, si se recuerda que en 1890 el mayor de los barcos a flote («City of París») alcanzaba solo a 10 670 toneladas de registro grueso, y que en 1915 el «Vaterland» (actual «Leviathan») llegaba a 59 957 toneladas, no es improbable suponer que dentro de los próximos veinte años las rutas entre el Atlántico y el Pacífico permitan aprovechar comercialmente barcos de dimensiones comparables a las del «Bremen» o del «Leviathan», y a los cuales el Canal no podría satisfacer (1).

Párrafo 96.—Valores del tráfico marítimo

Los valores mundiales del tráfico marítimo sólo pueden obtenerse indirectamente.

El comercio exterior mundial, que en su parte fundamental se efectúa por vía marítima, permite efectuar una primera estimación. Este comercio, para 100 países, vale 64 000 millones de dólares. y corresponde aproximadamente a 1 000 millones de toneladas (2). Considerando ahora que dicho tonelaje se ha computado una vez como exportación de un país y otra vez como importación de otro país, el tonelaje efectivamente transportado por la navegación marítima sería del orden de magnitud de 500 millones de toneladas.

Una segunda estimación puede efectuarse partiendo del tonelaje de registro grueso a flote que suma 67 millones de B. R. G. A dicho tonelaje grueso corresponde

(1) La Royal Mail tiene en construcción el «Reina del Pacífico», de 35 000 toneladas de registro grueso, que destinará a la ruta del Canal. Este barco duplica las dimensiones de los barcos que normalmente aprovechan esta ruta.

(2) El valor medio de la tonelada transportada se dedujo sumando el comercio exterior de Inglaterra, EE. UU. Francia, Alemania y Argentina, lo cual representa en 1927 un total de 29 500 millones de dólares para 463 millones de toneladas. Se obtuvo así la relación media de 64 dólares por cada tonelada de comercio exterior.

aproximadamente un tonelaje neto de 45 millones de B. R. N. (3). Según los valores deducidos de las estadísticas de los canales de Suez y Panamá, por una tonelada de Registro neto se transporta, en promedio, una tonelada de carga (1 000 Kg). En cada viaje, en consecuencia, el conjunto del tonelaje mercante a flote transportaría 45 millones de toneladas de carga. Admitiendo un promedio de 12 viajes al año, el total de carga transportada anualmente por la navegación marítima sería así del orden de magnitud de 540 millones de toneladas métricas al año.

El transporte mundial por ferrocarriles, como se ha demostrado anteriormente (2), es del orden de magnitud de 3 500 millones de toneladas al año.

* * *

La marina mercante nacional chilena ha pasado por alternativas de expansión y crisis. Entre 1850 y 1860, tanto por la falta de ferrocarriles en Chile, como por el desarrollo de las minas de oro de California y la ausencia de líneas extranjeras, la marina nacional alcanzó un desarrollo que, en relación con los demás valores del país, se le puede calificar de extraordinario. La guerra del Perú, la pérdida del mercado de California y los ferrocarriles concluyeron casi prácticamente con la marina mercante chilena. Entre los años 1880 y 1890 se forma la industria salitrera, la cual es abastecida por la marina mercante. Después de la guerra Europea, las líneas internacionales de navegación, ejerciendo el cabotaje como negocio subsidiario, provocaron un nuevo descenso en el tonelaje nacional. Las cifras que siguen anotan el tonelaje neto a flote a partir de 1850:

Marina Mercante Chilena	B. R. N.	B. R. G.
1850.....	27 602	43 200
1860.....	60 434	96 105
1870.....	13 585	21 620
1880.....	10 617	17 135
1890.....	96 081	153 205
1900.....	67 630	107 321
1910.....	95 675	152 482
1920.....	71 810	115 311
1922.....	76 042	122 105

En el año 1922 fué dictada la ley N.º 3841 de 9 de Febrero de 1922 que reservó el cabotaje a las naves nacionales, y que dice como sigue:

Ley N.º 3841:

ART. 1.º Seis meses después de la promulgación de la presente ley, el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado a las naves chilenas.

Sin embargo, el Presidente de la República podrá conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de otras naciones sudamericanas en que se haya otorgado igual franquicia que a las naves chilenas.

Las naves extranjeras que solo accidentalmente hacen viajes a puertos chilenos podrán hacer el cabotaje desde la promulgación de la presente ley.

(1) Ver - 91 Unidades marítimas y portuarias.

(2) Ver - 89 Capítulo XX.

ART. 2.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio, serán fijadas anualmente con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo la de lanchaje y muellaje.

Las tarifas se fijarán en moneda legal de oro y podrán pagarse en esta moneda o en moneda corriente con el recargo correspondiente

En ningún caso podrán cobrarse tarifas superiores a éstas; y la infracción será penada con una multa equivalente al cuádruple de la cantidad indebidamente percibida.

ART. 3.º Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilena, y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

Si el propietario de la nave fuera una sociedad, se entenderá chilena siempre que las tres cuartas partes del capital pertenezca a chilenos.

La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.º de la Ley General de Navegación, de 3 de Julio de 1878.

ART. 4.º Con respecto a las naves que se acojan a los beneficios de la presente ley, el Presidente de la República determinará el número de naves de cada Compañía que haga el recorrido desde Arica hasta Punta Arenas en conformidad de un reglamento que dictará al efecto.

Los vapores que hagan carrera hasta Punta Arenas deberán hacer escala en los puertos de los canales de Chiloé que determine el Presidente de la República en el reglamento respectivo.

ART. 5.º En caso de que por cualquier accidente, se produjere de hecho la paralización del tráfico a que se refiere el artículo precedente, el Presidente de la República podrá autorizar a naves no comprendidas en los beneficios de esta ley para efectuar dicho tráfico, mientras sea necesario.

ART. 6.º La nave que no cumpla con las disposiciones del reglamento que se dictará en conformidad al artículo 4.º, incurrirá en una multa de uno a veinte pesos por tonelada de registro.

En caso de reincidencia, dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa, y producida la tercera reincidencia, dentro del mismo término, podrá además, privarse a la nave o empresa naviera hasta por un año de los beneficios de esta ley.

Las sanciones a que este artículo se refiere serán aplicadas administrativamente por la Dirección del Territorio Marítimo de Valparaíso, y de su resolución podrá recurrirse dentro del plazo de diez días al juez de turno en lo civil de Valparaíso, quien procederá breve y sumariamente

De la multa no podrá reclamarse sin haber consignado previamente su importe en arcas fiscales.

ART. 7.º Desde la fecha de la promulgación de la presente ley, la marina mercante nacional entrará a formar parte de la reserva naval.

ART. 8.º La presente ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el «Diario Oficial». Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto como ley de la República.

Valparaíso, 6 de Febrero de 1922.—ARTURO ALESSANDRI.—Francisco Garcés Gana.

Dictada esta ley, se comprobó un incremento inmediato el cual luego quedó limitado a la constante demanda de fletes del país. Los valores respectivos fueron:

Marina Mercante Chilena	B. R. N.	B. R. G.
1923.....	103 652	167 000
1924.....	105 850	168 500
1925.....	103 720	165 300
1926.....	102 500	164 100
1927.....	99 594	163 450
1928.....	90 616	145 650
1929.....		
1930.....		

La carga movilizada entre los puertos chilenos (mercadería de cabotaje) no sube prácticamente de 1 000 000 de toneladas, explicándose esta insuficiencia de tráfico marítimo por la absorción que la red ferroviaria efectúa en todo el largo del país. En cambio, debido a la circunstancia de que un 35%, aproximadamente del Comercio Exterior de Chile se efectúa con el puerto de Nueva York, y a que el sur de Chile y Argentina se encuentran fuera de las rutas internacionales, ha sido posible dedicar al Comercio Exterior una parte importante de la marina mercante nacional. Para fomentar especialmente la navegación al exterior en las rutas citadas se dictaron las leyes N.º 4249 de 9 de Enero de 1928 y N.º 4602 de 18 de Junio de 1929 que disponen en cada caso:

ARTÍCULO 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta dos millones de pesos (\$ 2 000 000) anualmente, en subvencionar a las Compañías Nacionales de Navegación que hayan mantenido o mantengan por más de dos años, un servicio regular a través del Canal de Panamá. Esta subvención será regulada en proporción a la cantidad de carga movilizada por las líneas respectivas.

Para los efectos de la presente ley, se reputarán compañías o naves nacionales, aquellas a que se refiere el artículo 3.º de la ley N.º 3841, de 9 de Febrero de 1922.

ART. 2.º Las compañías que se acojan a los beneficios establecidos en el artículo anterior, participarán en sus utilidades libres al Estado en las condiciones que se expresan:

a) De las utilidades se deducirán los castigos y reservas correspondientes;

b) Del saldo de las utilidades se reservará en primer término, un dividendo hasta de diez por ciento (10%) anual, en favor de las acciones en actual emisión de la Compañía. El resto se distribuirá proporcionalmente entre la Compañía y el Estado, estimándose que este último posee un derecho equivalente a un valor nominal de acciones que iguale a diez veces a la subvención pagada durante el año a la Compañía respectiva, en conformidad al artículo 1.º de esta ley.

La parte que según dicha proporción corresponda a la Compañía será distribuída por el Directorio de ésta en la forma que lo estime conveniente y la parte que corresponda al Estado se destinará a la amortización de las subvenciones hechas efectivas en conformidad al artículo 1.º, acumuladas sin intereses:

c) El Presidente de la República designará un Director-delegado en cada Compañía que se acoja a los beneficios a que se refiere el artículo 1.º de esta ley.

ART. 3.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar, por cuenta de las Compañías y con la garantía fiscal correspondiente, los empréstitos que sean requeridos para la adquisición de naves destinadas al comercio exterior o de cabotaje. Estos empréstitos serán garantidos con hipoteca de las naves así adquiridas u otras naves que reunan los requisitos que determine el reglamento respectivo, y no podrán exceder del sesenta por ciento (60%) del avalúo de la nave practicado en conformidad a este reglamento. Las Compañías depositarán en la Tesorería General de la República las sumas que sean necesarias para atender oportunamente al servicio de los empréstitos contratados en favor de ellas.

ART. 4.º La subvención que autoriza esta ley, podrá concederse a favor de armadores particulares, y se regirá en este caso por las disposiciones anteriores en cuanto les sean aplicables.

ART. 5.º Elévase en 10% los derechos consulares vigentes. El producto de esta alza se destinará a atender los gastos que demande la presente ley.

ART. 6.º Dentro del plazo de sesenta días, después de promulgada esta ley, el Presidente de la República dictará el reglamento para su aplicación, y en el se establecerán las condiciones de comodidad, higiene y alimentación que deberán reunir los departamentos de tercera clase.

ART. 7.º Esta ley empezará a regir desde la fecha de su publicación en el «Diario Oficial».—C. IBÁÑEZ C.—Pablo Ramírez.

Ley N.º 4602:

ARTÍCULO 1.º Autorízase al Presidente de la República por el término de veinte años, a contar desde el 1.º de Enero de 1930 para invertir hasta dos millones de pesos anualmente en subvencionar a armadores, a compañías nacionales de navegación, que establezcan por la vía de Magallanes un servicio regular interoceánico a los puertos de Argentina, Uruguay y Brasil de acuerdo con las condiciones mínimas que se establezcan en el Reglamento que se dicte para la aplicación de la presente ley.

La subvención será regulada en proporción a la cantidad de carga transportada desde Chile por las líneas respectivas. Las tarifas máximas de carga y pasajeros serán fijadas anualmente, con la aprobación del Presidente de la República. Para los efectos de esta ley se entenderá por armadores o compañía nacional de navegación aquellos cuyas naves reúnan las condiciones a que se refiere el artículo 3.º de la ley número 3841 de 9 de Febrero de 1922.

ART. 2.º Las compañías que se acojan a los beneficios del artículo 1.º participarán en las utilidades libres al Estado en las condiciones que se expresan:

a) De las utilidades se deducirán los castigos y reservas en la forma determinada por el Reglamento que se dictará al efecto:

b) Del saldo de utilidades se reservará, en primer término un dividendo hasta de diez por ciento anual en favor de las acciones en actual emisión de la Compañía. El resto se distribuirá proporcionalmente entre las Compañías y el Estado, estimándose que este último posee un derecho equivalente a un valor nominal de acciones que iguale diez veces la subvención pagada durante el año a la compañía respectiva en conformidad al artículo 1.º de esta ley. La parte que según dicha proporción corresponde a la compañía será distribuida por el directorio de ésta en la forma que estime conveniente y la parte que corresponda al Estado se destinará a la amortización de las subvenciones hechas efectivas en conformidad al artículo 1.º de esta ley, acumuladas sin intereses.

ART. 3.º El Presidente de la República designará un director delegado en cada compañía que se acoja a los beneficios a que se refiere el art. 1.º de esta ley.

ART. 4.º Anualmente se consultará en la Ley de Presupuestos, la cantidad necesaria para atender a los gastos que demande la aplicación de esta ley.

ART. 5.º Se substituyen los artículos 3.º y 4.º de la ley número 4249, de 9 de Enero de 1928, por el siguiente:

«Artículo ... Se autoriza al Presidente de la República para contratar por cuenta de las compañías y con la garantía fiscal correspondiente los empréstitos necesarios para la adquisición de naves destinadas al comercio exterior o de cabotaje. Estos empréstitos serán garantidos con hipotecas de las naves adquiridas y otras que reúnan los requisitos que determine el Reglamento respectivo; y no podrá exceder del 60 por ciento (sesenta por ciento) del avalúo de la nave practicado en conformidad al mismo reglamento. Las compañías depositarán oportunamente en la Tesorería General de la República las cantidades de dinero que sean necesarias para atender a los servicios de los empréstitos contratados en favor de ellas. De acuerdo con el Reglamento que al efecto se dicte el Presidente de la República calificará los casos en que se puedan hacer extensivos los beneficios de este artículo a los armadores particulares, cuando éstos los soliciten. En tal caso regirán para ellos las mismas obligaciones y requisitos establecidos para las compañías en los incisos anteriores. El monto total de las garantías fiscales de todos los empréstitos de que trata esta ley no podrá exceder de cuarenta millones (\$ 40 000 000). Se fija en veinte años contados desde la fecha de la promulgación de la ley, el plazo dentro del cual podrán contratarse los empréstitos y otorgarse las garantías para la adquisición de naves mercantes nacionales. Las compañías o armadores nacionales deberán mantener, además, aseguradas estas naves a la orden del Gobierno de Chile. La suma que se entregue por el Estado en garantía de la nave no podrá ser superior al monto del seguro».

ART. 6.º El Presidente de la República podrá otorgar el crédito a que se refiere el artículo anterior, y tratándose de naves destinadas al cabotaje, exigirá el empleo de combustible nacional. Pero en los casos en que las condiciones especiales de un servicio exijan el empleo de otros combustibles, podrá autorizarse excepcionalmente su uso.

ART. 7.º Hasta después de vencidos diez años, contados desde el día de su inscripción, las naves que se adquieran mediante las facilidades que acuerda el artículo anterior no podrán ser vendidas a armadores extranjeros sin especial permiso del Presidente de la República.

ART. 8.º Derógase el Título II de la Ley N.º 3500 de Febrero de 1919

ART. 9.º Autorízase al Presidente de la República para refundir en un solo texto las disposiciones de la Ley N.º 4249 de 9 de Enero de 1928 y las del Título I, de la Ley N.º 3500, de 20 de Febrero de 1919, con las de la presente y para dividir la Ley en Títulos que correspondan a las subvenciones a la navegación y el préstamo naviero.

ART. 10. Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el «Diario Oficial».—C. IBÁÑEZ C.—*Conrado Ríos Gallardo*.

La subvención acordada en la primera de estas leyes favorece a la «Compañía Sud Americana de Vapores», con 35 223 B. R. G. (20 936 N) y 64,5 millones de pesos de 6 d de activo.-

La subvención establecida en la segunda ley favorece a la «Compañía Chilena Interoceánica», con 11 499 B. R. G. (6 889 N.), 16 millones de pesos de 6 d de activo.

(Continuará).

