

GABRIELA SILVA-CRISTI

109

EL TRAFICO MARITIMO

SU IMPORTANCIA ECONOMICA - SU REGIMEN JURÍDICO

Memoria de prueba para
optar al grado de Licenciado
en la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Sociales de la
Universidad de Chile.



SANTIAGO DE CHILE
1936

GABRIELA SILVA-CRISTI

1936
V.11

EL TRAFICO MARITIMO

SU IMPORTANCIA ECONOMICA - SU REGIMEN JURIDICO



Memoria de prueba para
optar al grado de Licenciado
en la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Sociales de la
Universidad de Chile.



16986

SANTIAGO DE CHILE
1936

INDICE

	<u>Pág.</u>
Informes reglamentarios	7
Bibliografía	12

A.—PRIMERA PARTE

LOS PROBLEMAS DEL TRAFICO MARITIMO EN GENERAL

CAPITULO I

El mar: su importancia económica.—Esbozo histórico

1.—Origen del comercio y de la navegación	17
2.—Precedencia del comercio terrestre sobre el comercio marítimo	20

CAPITULO II

La navegación marítima: los pueblos comerciantes y navegantes

1.—Los pueblos antiguos	21
1.—Indios; 2.—Egipcios; 3.—Fenicios; 4.—Griegos; 5.—Cartagineses; 6.—Romanos.	
2.—Edad Media	24
a) Generalidades	24
1.—Escaso desarrollo del comercio; 2.—Conocimientos geográficos; 3.—Las Cruzadas y sus consecuencias económicas; 4.—La brújula; 5.—Nuevas instituciones.	
b) En los diversos países	29
1.—Francia e Inglaterra; 2.—Países Bajos; 3.—Hansa Teutónica.	
c) Otras invenciones y progresos	30
3.—Desde el descubrimiento de América hasta hoy	31
1.—Apreciaciones generales; 2.—La navegación a la vela y la navegación a vapor; 3.—El Canal de Suez y el Canal de Panamá en el comercio mundial.	

CAPITULO III

La legislación extranjera, relativa a la navegación, al comercio y al trabajador marítimo

1.—Generalidades	37
2.—Carácter de la legislación de los pueblos primitivos: 1.—India; 2.—Rodas; 3.—Atenas; 4.—Marsella	38
4.—En la Edad Media	43
1.—Assises; 2.—Rooles de Olerón; 3.—Jugements de Damme o Leyes de Westcapelle; 4.—Leyes de Wisbuy; 5.—Consulado del Mar; 6.—Recés hanseáticos; 7.—Statutos italianos.—Observaciones.	
5.—En los países europeos	52
1.—Alemania; 2.—Inglaterra; 3.—Francia; 4.—España.	

B.—SEGUNDA PARTE

LOS PROBLEMAS DEL TRAFICO MARITIMO EN CHILE

CAPITULO I

Importancia del "mar" en Chile	70
--	----

CAPITULO II

Ojeada general sobre la política y la legislación relativas a la navegación y al comercio marítimos

1.—De los primitivos pobladores	73
2.—Durante la Colonia	74
3.—De 1810 a 1917	79
1.—Leyes españolas que continuaron rigiendo en la República; 2.—Ley de libre comercio y navegación; 3.—Ley sobre cabotaje y marina mercante nacional; 4.—La primera ley de navegación y otras medidas; 5.—Los primeros buques a vapor y el comercio nacional; 6.—Abolición del privilegio de cabotaje; 7.—La navegación a vapor y la Guerra del Pacífico; 8.—Movimiento de opinión favorable a la marina mercante nacional.	
4.—Actual estado de la navegación mercante	91

1.—Ley de Hipoteca de Naves; 2.—Reserva del comercio de cabotaje a las nave chilenas; 3.—Protección a la marina mercante de navegación exterior; 4.—Tratados de comercio y de navegación; 5.—Dirección de la Marina Mercante.

5. —El Canal de Panamá y su influencia sobre el tráfico por el Estrecho de Magallanes	98
1.—Apreciaciones generales; 2.—El Estrecho de Magallanes: su importancia en el tráfico marítimo; 3.—El Canal de Panamá y el tráfico marítimo chileno; 4.—Importancia de la apertura del Istmo de Ofqui.	

CAPITULO III

El trabajador marítimo en Chile: legislación que le obliga y ampara; breve examen expositivo y crítico

1.—Período anterior a 1924	102
2.—Período entre 1924 y 1931	104
3.—Período de 1931 adelante	106
a) Generalidades	106
b) Leyes relativas al trabajo	110
1.—Contrato de embarco en el Código de Comercio y en el Código del Trabajo; 2.—Naturaleza jurídica del mismo; 3.—Prueba; 4.—Capacidad de las partes; 5.—Nacionalidad de los contratados; 6.—Derechos y obligaciones de las partes; 7.—Prohibiciones; 8.—Extinción de las obligaciones.	
c) Leyes relativas a la previsión y a la asistencia social	137
1.—Enfermedad e invalidez; 2.—Accidentes y muerte; 3.—Otros puntos.	
4.—Tribunales e Inspección General del Trabajo	143
1.—Tribunales del Trabajo; 2.—Inspección del Trabajo marítimo.	

CAPITULO IV

Las reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo y nuestra legislación marítima	145
---	------------

CONCLUSIONES

A.—La navegación como factor económico, considerado con respecto a la República de Chile	154
B.—Apreciación crítica de nuestra legislación sobre el trabajador marítimo	155

1870

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

EL TRAFICO MARITIMO

SU IMPORTANCIA ECONOMICA Y SU REGIMEN JURIDICO

Por Gabriela Silva Cristi.

Informe del Seminario de Ciencias Económicas

Al concretarse la Srta. Silva al estudio del problema de "El Tráfico Marítimo, su importancia económica y su régimen jurídico" en la Memoria que presenta para optar al Grado de Licenciado en la Facultad, ha debido pensar en la vasta trascendencia del mar en el desarrollo de la vida económica de los países que lo rodean, dadas las ventajas de tal vía de transporte: la ruta de sus naves, libre de todo costo; la capacidad del acarreo, inmensamente superior a la de los vehículos terrestres; el aprovechamiento de los medios naturales de propulsión; la económica concentración del personal, etc. Ha debido pensar en las relaciones íntimas de esa vía con la que cruzan los continentes por el interior, ya en forma de simples caminos carreteros, ya en forma de líneas férreas.

En realidad, la importancia del tema emana en lo esencial de la situación de unidad o de rivalidad, de armonía o desarmonía, que exista en los dominios del transporte de riquezas. El problema que interesa estudiar ante todo es éste.

Con solo dar una mirada a la carta geográfica de Sudamérica se acepta como hecho natural que este país debe tener una gran flota mercante. Sin embargo, no es así. Una mala política de navegación marítima ha sido la causa de la deficiencia. En los albores de la independencia y durante el primer gobierno establecido se dictaron leyes de protección a la marina mercante nacional (1811 y 1834); al imperio de tales leyes se pudieron hacer grandes progresos. Pero a par-

tir de principios de la segunda mitad del siglo, se abandonó el sistema de protección basado en la reserva del comercio de cabotaje a las naves chilenas y se proclamó la libertad. Los barcos extranjeros que llegaban a nuestros puertos sostuvieron una lucha de competencia muy favorable a ellos por la sencilla razón de que, viniendo con viaje financiado desde Europa, ya que estaban destinados a la conducción de carga de aquel continente a Chile y de Chile a Europa, podían ejercer el cabotaje en nuestras costas en condiciones mucho más económicas que nuestros buques, los cuales tenían el objetivo exclusivo de ejercer este comercio.

Sólo a principios de este siglo (1917 y 1922) se dictaron leyes de protección a nuestra marina mercante, tratándose de volver nuevamente a la reserva del cabotaje y dando así algún estímulo al incremento de las naves nacionales. Aquella situación de desamparo mató toda iniciativa, y pudimos ver que durante la guerra europea de 1914 a 1918, nuestro comercio exterior sufrió el más rudo golpe por falta en gran manera de naves en qué llevar los productos del país.

El problema del transporte marítimo adquiere en Chile trascendencia especial también porque, a causa de la forma de nuestro territorio, la navegación comercial está sometida a la competencia ferroviaria en diversos puntos y a la que le hagan los caminos con la conducción por carretas y camiones de toda clase. No obstante, a largas distancias, por ejemplo entre Puerto Montt y Valparaiso o Antofagasta, el peligro es mucho menor, pues los ferrocarriles no podrán transportar al precio de las naves.

La guerra de tarifas que por la fuerza de estas circunstancias habrá siempre entre ambos medios de transporte constituye el factor más importante en la ausencia de progreso económico en ellos. Hay que reconocer, sin embargo, que la navegación marítima, debidamente amparada por las leyes y con la cooperación de los habitantes del país, es más apta para vencer las dificultades de orden económico a que aludimos, que las demás vías de transporte.

La señorita Silva a insinuación del infrascrito, trató, además, del Canal de Panamá, de la trascendencia de la apertura reciente de esta vía en el tráfico marítimo de la costa occidental de Sud-América. Es sensible que no haya encontrado mejores estadísticas que las que ofrece en su Memoria sobre el movimiento de naves y especialmente acerca de la cantidad y calidad de la carga transportada, en períodos en que se hubiese notado una evolución importante de las relaciones económicas de estos países y los de Europa y Norte

América. La construcción del Canal de Panamá tiene que ser de gran alcance en la suerte económica de todos los pueblos situados en la costa occidental de este continente. La señorita Silva se refiere a las ventajas de la nueva ruta derivadas de la disminución de las distancias de navegación, lo cual constituye una observación en sí importante; pero no llega a extraer consecuencias de alcance económico para el presente y el futuro, en cuanto la construcción del Canal ha modificado o modificará las condiciones tradicionales del tráfico marítimo en toda esta costa, lo que es importante. No cabe duda que la obra en cuestión beneficia más a los países que en el litoral sudamericano están más cerca a ella que a los que, como Chile, están más lejos. Esta circunstancia debe hacernos meditar en la adopción de medidas que tiendan, si nó a contrarrestar de modo directo esos defectos, por lo menos a encontrar de un modo indirecto una compensación. Este punto de estudio es trascendental y de relativa urgencia para nosotros.

En cuanto al interés que tenga la apertura del Istmo de Ofqui para el tráfico marítimo chileno, sería de desear que la señorita Silvá aportara, si le fuese posible, mayores datos y antecedentes al tratamiento de esta cuestión, porque el país ha seguido en los últimos años una política de colonización austral que puede considerarse de efecto futuro, pues se trata de llevar un mayor contingente de vida nacional hacia el sur, de despertar un movimiento económico y comercial más activo, en el propósito no sólo de aprovechar mejor las riquezas de esas regiones, sino que también de robustecer los vínculos nacionales con el extremo sur del país, especialmente con Magallanes, en que la viva penetración extranjera desmejora más y más los intereses chilenos. La construcción del Canal de Ofqui tendrá, sin duda, significación en el fin a que aludimos.

En lo demás, el trabajo de la señorita Silva es el resultado de la elaboración concienzuda de un vasto material histórico y de naturaleza legislativa sobre el tema en cuestión, en que ha debido gastar positivos esfuerzos para dar unidad a su contenido y establecer concordancia en las diversas cuestiones, aunque en diferentes puntos hubiéramos deseado encontrar un comentario de alcance filosófico, un comentario que dejase ver las conexiones que tienen o pueden tener los hechos que se analizan, dando origen a problemas de cuya solución el hombre debe preocuparse.

Por lo que respecta a las conclusiones a que llega la señorita Silva, debemos observar que la referente a "la navega-

ción como factor económico considerado con respecto a la República de Chile” no consulta las conveniencias nacionales en cuanto se sustente la aspiración, muy posible, de que la navegación marítima chilena trascienda también al exterior. En tal conclusión se abriga el pensamiento de que esa vía de transporte debe restringirse sólo al comercio interior, tomando en cuenta únicamente el interés del consumidor nacional, de “la masa total de la población”. Una buena y bien organizada marina mercante nacional puede ejercer, con ventajas, un comercio internacional, como hoy ocurre en parte con los demás países de la costa occidental de Sud-América (Perú, Ecuador, etc.) y como pudo ocurrir en tiempos de la guerra europea de 1914 a 1918, en que, como hemos dicho antes, todo lo perdimos o menoscabamos por falta de naves.

Para terminar, diremos que el trabajo de la señorita Silva, está bastante ilustrado con citas y bien redactado. Su bibliografía es rica en tratados y documentos sobre el tema, que es, sin duda, de gran significación. El Seminario de Ciencias Económicas le presta su aprobación.

Daniel Martner,

Director del Seminario de Ciencias Económicas.

INFORME DEL PROFESOR DE POLITICA ECONOMICA

Señor Decano:

La Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile, “El Tráfico Marítimo, su importancia económica, su régimen jurídico”, de que es autora la señorita Gabriela Silva Cristi, constituye un importante estudio de exposición.

El tema es de bastante trascendencia en los tiempos actuales, en que todos los países orientan su Política Económica hacia el fomento del comercio interno y externo, como medio de colocación de sus productos.

La autora emplea la expresión “tráfico” en el sentido etimológico y propio de la palabra, o sea, en el de negocio o comercio; y al limitar su estudio al tráfico marítimo, ya que éste es el medio de realizarlo.

Dado el espíritu integral con que aborda este estudio, na-

tualmente ha debido salirse de la órbita de la Política Económica. y así penetra en el campo del Derecho del Trabajo y del Derecho Comercial sin perder de vista en parte alguna el objetivo del estudio.

Al exponer varias instituciones ha empezado por su génesis, ha seguido con su evolución y, por último, da a conocer la estructura actual de cada institución.

Dentro del campo de la Política Económica analiza problemas actuales, como cuando se refiere a la influencia que sobre el tráfico tienen el Estrecho de Magallanes y los Canales de Panamá y de Suez y a la importancia económica de la apertura del Canal de Ofqui.

En materia de Derecho del Trabajo se refiere al obrero marítimo en relación con nuestra legislación social y analiza además las Conferencias Internacionales del Trabajo en cuanto dicen relación con los problemas sociales marítimos.

Dentro del Derecho Comercial estudia la legislación nacional y extranjeras relativas a la navegación.

Termina con una breve apreciación crítica de nuestra legislación relativa al trabajador marítimo, en la que propone algunas reformas a nuestros códigos del Trabajo y de Comercio. Entre estas apreciaciones son plausibles las que se refieren al trabajo de los menores embarcados, a los gastos que hace el armador en caso de enfermedad de un obrero a bordo y a la prohibición de declararse en huelga los hombres de mar después de empezado el viaje.

Por último el informante debe dejar constancia de que se trata de un trabajo extenso, con una disposición lógica, con una redacción correcta y con una bibliografía amplia.

El informante es de parecer, salvo mejor criterio del señor Decano, que la Memoria sea aprobada con dos votos de distinción.

Saluda atentamente al señor Decano, **S. Macchiavello Varas**,
Profesor de Política Económica.

BIBLIOGRAFIA

- Barros Arana, Diego:** "Historia General de Chile". Rafael Jover, editor; Stgo. de Chile, 1884.
- Barros Borgoño, Luis:** "Curso de Historia General", Stgo. 1923. Librería e Imprenta Artes y Letras, pasaje Matte; 50-51.
- † **Boccardo, Jerónimo:** "Historia del Comercio, de la Industria y de la Economía Política", trad. de Lorenzo Benito. La España Moderna, Madrid, s/f.
- **Bellet, Daniel:** "La Nouvelle Voie Maritime, le Canal de Panamá". Librairie Orientale et Américaine, 6 Rue de Mazières, Paris s/f.
- Boulay, Katy:** "Cours de Droit Commercial Maritime". Bruselas 1838-Hauman et Cie. (E. III-6 Bib. Esc. de Derecho).
- Bryce, James:** "La América del Sud. Observaciones e Impresiones", trad. de Grmo. Rivera. Nueva York 1914, The Macmillan Company.
- Bulnes, Gonzalo:** "Nacimiento de las Repúblicas americanas", B. Aires 1927. Lib. "La Facultad", Florida 359 (S. 11-65) 1 y 2 Bib. nacional, T. 1.
- Clee, Charle R.:** "Les respect du contrat d'engagement des marins", en la "Revue International du Travail", vol. XIII N.º 5, Mayo 1926, Ginebra.
- Cruchaga T., Miguel:** "Nociones de Derecho Internacional", 2.ª edic. 1903, Stgo. de Chile. Imp., Lit. y Enc. Barcelona, Moneda entre Estado y Ahumada.
- Delaisi, Francis:** "Contradicciones del Mundo Moderno", trad. del francés por A. Lázaro y Ros. M. Aguilar, editor, Marqués de Urquijo, 39. Madrid 1932.
- Du Mesnil-Marigny:** "Histoire de l'Economie Politique des Anciens peuples de l'Inde, de l'Egypte, de la Judée et de la Grece", T. I. E. Plon y Cía, Paris 1878.
- Estasén, Pedro:** "Instituciones de Derecho Mercantil", Madrid 1923. Editorial Reus, Cañizares 23 duplicado (D-IV-64, Biblioteca Esc. de Derecho).
- Fagalde, Alberto:** "Magallanes, país del porvenir", Valpo. 1902. Tall. gráficos de la Armada (S. 11 (832-4), Bib. Nacional).
- Figuiet, Luis:** "Los grandes inventos antiguos y modernos en las ciencias, la industria y las artes", trad. al esp. por D. M. M. Flamant, Madrid. Gaspár y Roiz, editores, calle del Príncipe 4. 1867.

Gaylord Bourne, Eduardo: "El régimen colonial de España en América" 2 obras publicadas en 1904 en N. York y trad. por D. Amunátegui S. Anales de la Univ. de Chile, Julio y Agosto de 1916, pag. 45. Soc., Imprenta y Lit. Barcelona, Stgo. 1916 (Bib. Esc. de Derecho).

Holtheur T., Arturo: "Contrato de los Hombres de Mar", Memoria de Licenciado 1934. Inédita.

Isaac, Julio y Malet, Alberto: "Curso Completo de Historia", versión española por Miguel Ruiz, edic. españolas Hachette, s/f.

Lafuente, Modesto: "Historia General de España", 1889. Barcelona, Aragón 309-311.

Langlois, Luis: "Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile, desde 1810 a 1910". Vpso. 1911. Imp de la Armada.

Machiavello Varas, Santiago: "Política Económica Nacional, Antecedentes y Directivas", T. II Establec. Gráf. "Balcels y Co.", Stgo. de Chile 1931.

Martner, Daniel: "Nuestros Problemas Económicos. El Tráfico Nacional", 1918. Stgo. de Chile, Soc., Imp. y Lit. Barcelona.

"Estudio de Política Económica Chilena e Historia Económica Nacional", 1923. Stgo. de Chile, Imp. Universitaria, Estado 63.

"Economía Política" (2.a ed. transformada), 1934. Stgo. de Chile, Prensas de la Univ de Chile.

Mazzi, Rogelio: "Cuestiones de Derecho Marítimo", 1925 Córdoba, Est. Gráficos A. Biffignandi, 9. de Julio 56 al 60 (D-V-59, Bib. Esc. de Derecho).

Melo Lecaros, Luis: "La Legislación Internacional del trabajo y su aplicación en Chile", Memoria de Licenciado, inédita. (Bibl. Esc. de Derecho, vol. III, 1932).

Neurath, Otto y Sieveking, Heinrich: "Historia de la Economía" (Antigüedad y Edad Media). Trad. de la 2.a ed. alemana por M. Sánchez Sarto, Barcelona-B. Aires, ed. Labor S. A. 1926. (S. 3 (275-16), Bib. Nacional).

Orrego Luco, Augusto: "La Patria Vieja", Prensas de la Univ. de Chile, 1934.

Oyarzún, Enrique; Concha J. E.; y Philippi, Julio: "Informe presentado al Supremo Gobierno sobre las huelgas de Iquique en 1916" Stgo. de Chile, Imp. Cervantes, Moneda 1170. 1917.

Palma R., Gabriel: Apuntes tomados en su clase de 1933. Inéditos.

Pardessus, J. M.: "Collection des Lois Maritimes Anterieures au XVIII siècle". Paris 1828-1845 (D.V (5-1.0), Bib. Esc. de Derecho).

Pérez Urrutia, Manuel: "Geografía Comercial y Política", Madrid 1930. M. Aguilar, ed., marqués de Urquijo 36 I-VII-9, Bib. Esc. Derecho.

Perreau, Camille: "Cours d'Economie Politique", T. H. 5a. ed., Paris 1934. Librerie du Conseil d'Etat et de la Société de Legislation Comparée, 2.º Rue Soufflot.

Renard, G. y Weulserse G.: "Le Travail dans l'Europe Moderne", Paris 1921. Lib. Felix Alcan 108, Boulevard Saint Germain. (Bib. de Esc. de Derecho).

Río Martínez, Pedro del: "Contrato del Hombre de Mar", Memoria de Licenciado, 1934. Imp. "El Esfuerzo", Eyzaguirre 1116.

Ripert, George: "Droit Maritime" 1929 Paris. Lib. Arthur Rousseau 14, Rue Soufflot, 3.ª ed. (P-14, Bib. Esc. de Derecho).

Rivero Vivado, Juan: "Contribución a la reforma de la legislación Social", Memoria de Licenciado, 1934. Talleres Gráf. San Vicente, Conferencia 635.

Ross, Augustin: "Memoria sobre las Relaciones Comerciales entre Chile y la Gran Bretaña", presentada al Gob. de Chile. Londres 1892. Paris, Tip. Paul Dupont, 4 Rue du Boulai.

.. "Reseña Histórica del Comercio de Chile durante la era colonial", 1894. Stgo. de Chile, Imp. Cervantes, Banderas 73.

Santander Denis, Patricio: "La Noción Jurídica del Contrato de Trabajo", Memoria de Licenciado 1933. Imp. Chile, Morandé 767, Cas. 120 Santiago.

Saralegui, Alfredo: "España Marítima. Ensayos Sociales", Madrid s/f. Juan Ortiz, ed., Marqués de Torrelaguna 20, ciudad lineal.

Silva, Jorge Gustavo: "Los Organismos Internacionales y los Tratados del Trabajo" 1927. Imp. Nacional, S. Diego 67.

"El Seguro Social. Sus orígenes. Su estado actual en las legislaciones extranjeras. Sus principios directivos. Su extensión internacional" 1927. Id.

✱ **Schmidt, Georgé Max:** "Historia del Comercio Mundial", trad. de la 4a. edi. alemana por M. Sánchez S. Edit. Labor, S. A. Barcelona, B. Aires. (S. 3 (259-57)), Bib. Nacional.

Uribe Orrego, Luis: "Nuestra Marina Mercante, 1810-1904, Reseña Histórica". Valpo. 1904. Talleres Tipográficos de la Armada.

Vergara Salvá, Juan de Dios: "Apuntes de Derecho Comercial Marítimo, tomados en clase por don Honorio Henríquez Pérez (inéditos).

Viallate, Achille: "L'Imperialisme Economique et les Rela-

tions internationales, pendant le dernier demi-siècle" (1870-1920), París 1933. Lib. Armand Colin 103, Boulevard Saint-Michel.

Vogel, Charles: "Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France", París 1864 (E-VIII-39 y 40, Bib. Escuela de Derecho).

Walker Linares, Francisco: "Apuntes tomados durante su clase de 1933, Stgo. de Chile, N. York 17.

Yáñez, Eleodoro: "Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional", 1916. Soc. Imp. y Lit. Universo, Galería Alessandri 20.

Anuario Estadístico (diversos años) (Bib. del Congreso).

Cuerpo consular de Magallanes. Informaciones estadísticas. Agosto 1929 (11-4-7-8), Bib. Nacional.

Diccionario de la Lengua Castellana, por la Academia Española, 13a. edición. Madrid, Im. Hernando y Cía, 1899.

Documentos Oficiales relativos a la Ley 4249 (9-I-1928). Ministerio de Hacienda, of. del Presupuesto, Abril 1928. Stgo. de Chile.

• "El Manual del Marino", Stgo. de Chile, Imp. Nac., Moneda 73.

"Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana", hijos de J. Espasa, Barcelona s/f. (B. M. 14, Bib. Esc. de Derecho).

"La legislación chilena y las Conferencias Internacionales del Trabajo". Comunicación dirigida a la Oficina Internacional de Ginebra, por el M. de Higiene, Asistencia, Previsión Social y Trabajo, 1926. Stgo. de Chile. Imp. Universitaria, Estado 63.

"Noventa años en Chile: relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico". Vpso. 1930

"Ordenanzas Generales de la Armada", Vpso. 1898. Imp. y Lit. Excelsior, Serrano 14 y 16.

Reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo, en la "Revue International du Travail", vol. XXV, 1932. Ginebra.

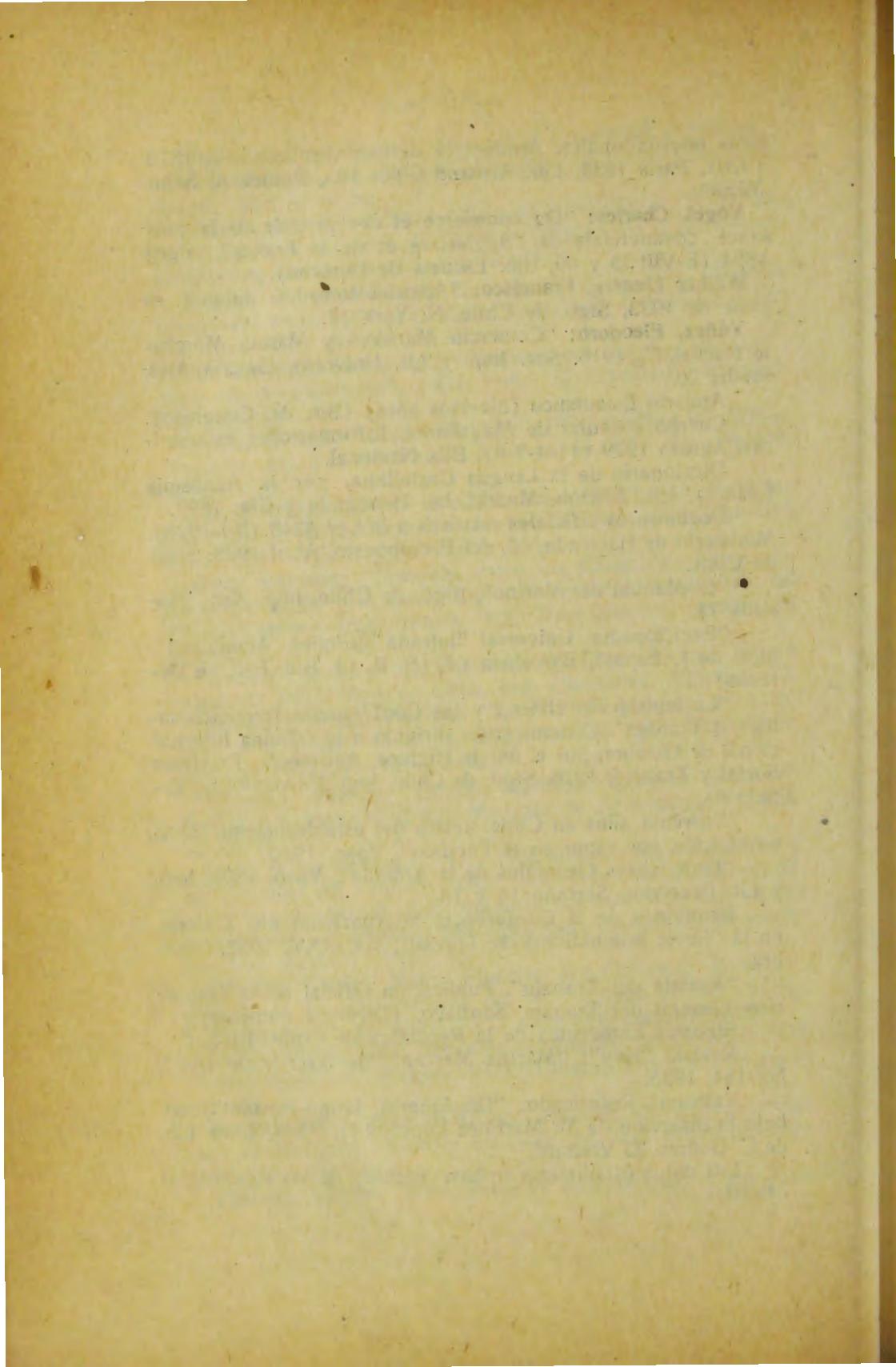
"Revista del Trabajo". Publicación Oficial de la Inspección General del Trabajo. Santiago. (Diversos números).

Sinopsis Estadística de la República de Chile, 1917.

Revista "Hoy": "Marina Mercante de Ayer y de Hoy", N.º 184. 1935.

Valbuena Reformado: "Diccionario latino-español", ed. bajo la dirección de M. Martínez López, 14a. París, 1880. Lib. de C. Bouret, 23 Visconti.

Los datos estadísticos se han obtenido de las estadísticas oficiales.



El Tráfico Marítimo

Su importancia económica. Su régimen jurídico

A. PRIMERA PARTE.

Los Problemas del Tráfico Marítimo, en general (1).

CAPITULO I

El Mar: su importancia económica. Esbozo histórico.

Nº 1.—Origen del Comercio y de la navegación.

Nace el trabajo desde que el hombre adquiere el hábito de hacer algo para procurarse los medios de subsistencia, una vez que se produce la disminución de éstos o el aumento de la población en un espacio determinado, o ambas cosas a la vez.

De las distintas maneras de trabajar, pues cada uno sigue en sus ocupaciones, sus inclinaciones particulares, nace la división del trabajo; y los distintos productos obtenidos y la diversidad de necesidades, produce el **cambio**, el cual extendiéndose y multiplicándose, llegó a constituir el **comercio**.

(1) **Tráfico**: "acción de traficar".

Traficar. "comerciar, negociar con el dinero, comprando o vendiendo, o con otros semejantes tratos", (Dicc. de la Academia Española, ed. de 1899).

Estas palabras provienen del latín: **trans**, "más allá"; **facere**, "hacer".

El Diccionario latino-español de "Valbuena Reformado" (ed. de P. Martínez López, París y Méjico, 1880), traduce la palabra **tráfico**, así: "negotium; mercaturam facere".

En nuestra Memoria empleamos la palabra **Tráfico** en el sentido etimológico y propio indicado; es decir, en el sentido de **negocio o comercio marítimo**; lo cual, naturalmente, incluye también la navegación marítima, toda vez que el comercio marítimo se hace mediante el transporte de los productos y mercaderías por la vía del mar.

Muy pronto, sin embargo, se sienten los inconvenientes del cambio directo de las mercaderías, y se piensa en la creación de un **numerario**, viniendo, después de una lenta evolución, a fijarse en la moneda de oro y plata.

Pero el comercio necesita, para su prosperidad, una serie de elementos y factores, entre los que sobresalen los medios de comunicación.

Los primeros transportes fueron por tierra, ya que para trasladarse de un punto a otro, procuró el hombre pasar por aquellos sitios que ofrecían menos peligros, menos dificultades y menos resistencia. Primeramente usó, dice Estasén (2), las vías naturales en cuanto le conducían al punto a que deseaba trasladarse; pero cuando hubo de atravesar bosques espesos y montes enmalezados, pasó por los puntos que ya habían sido atravesados por animales corpulentos.

En un comienzo, efectuaba el hombre el comercio terrestre, cargando a cuesta lo que debía transportar; en seguida, por su natural tendencia a la comodidad, se lo encomendó a los débiles (es decir, a la mujer y a los vencidos en la lucha). Más tarde, con la domesticación de animales, dieron los transportes un gran paso: se transportó a lomo de camello (sistema que aún ahora se conserva en las regiones de Asia y de África); y, después, sobre carruajes de ruedas.

Estos intermediarios entre productores y consumidores, cuya vida es esencialmente nómada, toman de los productores la mercancía que abunda y la llevan a los centros poblados donde es escasa, recibiendo, en cambio, mercaderías abundantes en estas regiones, o moneda. No tarda este intermediario en convertirse en un especulador, aprovechándose de los bajos precios cuando hay exceso de mercaderías.

En los orígenes, la caravana o la expedición marítima que transporta, tiene escaso personal, organización defectuosa, ignora los usos y costumbres de cada población, las condiciones del mercado, etc. Más tarde, a consecuencia del aumento del tráfico, son necesarios mayor número de trajineros y dependientes en las caravanas, o mayor número de tripulantes en las embarcaciones, lo cual permite la división del trabajo en términos que el primitivo intermediario se ha convertido en empresario de transporte. Ahora, los subalternos se encargan de la expedición, la que, sin embargo, sigue de su cuenta y riesgo. Con el tiempo llega a ser un porteador que no se mueve de una población determinada y en la que tiene su domicilio.

(2) P. Estasén, "Instituciones de Derecho Mercantil", Tomo I, pág. 111.

Pero el problema de la navegación, o del transporte flotando en el agua, es más complejo de lo que a primera vista parece. Es indudable que el hombre primitivo ha tenido un miedo instintivo al agua, y no se echó a nadar espontáneamente, sino que se sostuvo asido a troncos de árboles y otras materias que flotan (3). El hombre trató de imitar a los animales que nadaban y tomó el ingenio de las serpientes en los grandes ríos: cuando quieren trasladarse a grandes distancias, río abajo, esperan a que pase un gran tronco, se arrojan sobre él, se enroscan y con la cabeza enguida y la cola por timón, siguen la corriente sin zozobra y atraviesan enormes distancias (4).

En épocas relativamente muy recientes, cuentan los autores, los asirios nadaban asidos a pellejos de aire (5).

La navegación habría sido, en un comienzo, paludial o de las lagunas; en seguida, fluvial o de los ríos; y, por último, marítima.

“Es digno de mención, dicen Neurath y Sieveking, el hecho de que los pueblos situados en esta etapa del progreso (anterior al siglo VII a J. C.), se sirvieran ya de barcos muy rudimentarios para el transportes de grandes grupos, en una época en que la navegación mercantil no había alcanzado desarrollo alguno. La facilidad con que los habitantes de islas y regiones litorales en todo el mundo han demostrado tendencias a difundirse por vía marítima, es un fenómeno tan característico, que no nos extrañará encontrarlo de nuevo entre los romanos, quienes poseyeron una navegación muy perfeccionada ya en los comienzos de su evolución política” (6)

(3) Sanchionation, citado por Boulay-Paty, en su “Cours de Droit Commercial Maritime”, t. I, pág. 1, atribuye el origen de la navegación, a Dusous, uno de los primeros héroes de la Fenicia, el que habiéndose cogido a un árbol medio quebrado, cortó las ramas y fué el primero que tuvo la valentía de lanzarse sobre las aguas. “Arbore cujus anté ramos amputavert, naviqui loci usus primus sese ausus mari committere”. V. Eusebe, I, p. 3. A. Vitruve, De origine, art. II, 5.

(4) Con todo, opiniones tan autorizadas como las que acabamos de citar, sostienen que bien puede encontrarse el origen de la navegación, en la natación de los animales: que a ellos trató el hombre de imitar al construir sus embarcaciones y al usar los remos.

(5) Veremos en la II Parte, los procedimientos de que echaban mano los araucanos, indígenas de Chile, para su movilización marítima.

(6) O. Neurath-H. Sieveking, “Historia de la Economía”, pág. 42.

2.—Precedencia del comercio terrestre sobre el comercio marítimo.

No cabe duda, entonces, de que el comercio terrestre, por verificarse en un medio más natural y más inmediato, por así decirlo, precedió al comercio marítimo, si bien el medio marítimo concluyó, como más fácil y expedito, por contribuir más que el otro a la expansión de la actividad comercial, al ensanche de las relaciones de intercambio de los países y de los hombres, con fines de utilidad.

No hay que olvidar que el **mar** es, de las vías naturales de transporte, “la de mayor significación económica, que ofrece sobre las vías artificiales, las ventajas de falta de gastos de la vía, de ahorro del personal (por concentración de servicios), del ahorro de fuerza de tracción, y del aprovechamiento de la fuerza natural de propulsión, el viento” (7).

Marítimo o terrestre, no cabe desconocer su máxima importancia al comercio: “La historia del comercio es ni más ni menos que la historia de la civilización, ha escrito Estasén: él anda a parejas con la cultura”. “Si vemos a la industria inventar y bosquejar todas las artes entre los habitantes de la antigua Etiopía, dice Bouley-Paty (8), para de ahí extenderse a India; si luego limpia los pantanos de Egipto y fertiliza Siria; si Nínive brilla a orillas del Tigris, y Babilonia a las márgenes del Eufrates; si Palmira se eleva en medio del desierto, y si Tiro reina en el Mediterráneo, y nace Cártago, deben atribuirse al comercio marítimo, y a la navegación estos prodigios, todos estos grandes resultados. Sin embargo, no se conocen de estos pueblos de la antigüedad, célebres por su comercio y navegación, ni instituciones comerciales, ni legislación marítima”.

“Si la vida mercantil es la vida de la civilización; si el desenvolvimiento de la cultura marcha al compás del comercio, y vice-versa, éste progresa con ella; siendo la civilización cosmopolita, el comercio también lo será, y si alguna rama de la legislación puede ahijar tendencias universales y cosmopolitas, ninguna como el derecho mercantil” (9).

(7) D. Martner, “Economía Política” (transformada), pág. 513.

(8) Bouley-Paty, ob. cit., T. I, pág. 2.

(9) P. Estasén, ob. cit., T. I, pág. 13.

CAPITULO II

1.—Los pueblos antiguos

Sumario: 1.—Indios; 2.—Egipcios; 3.—Fenicios; 4.—Griegos; 5.—Cartagineses; 6.—Romanos.

1.—Por lo que hace a la navegación marítima, instrumento del comercio marítimo, se encuentran referencias expresivas en Códigos y documentos muy antiguos.

“En medio de tanta barbarie económica, dice Boccardo, (10), al tratar del período histórico más antiguo, el hombre estudioso se ve agradablemente sorprendido al encontrar, en los Libros Sagrados de la India, principalmente en el Código de Manú, reglas acertadas y justas acerca del Derecho Mercantil Marítimo y en las tradiciones de las artes manuales de este pueblo, algunos procedimientos industriales de los mejores”.

Regían a ese pueblo, curiosas disposiciones concernientes a las personas de sexo diferente que tuvieran entre sí, relaciones criminales, a bordo de las naves, de los “jonques” u otras embarcaciones, en general. Se daba al capitán el derecho de muerte sobre la mujer adúltera, según las circunstancias y según fuera libre o esclava.

Refiere el mismo Boccardo que el puerto de Kam-Ehu, existía un Tribunal de Comercio para regular los contratos relativos al tráfico y a la navegación.

2.—Parece ser, según generalmente se cree, que los egipcios sólo hicieron el comercio terrestre y el de navegación interior, y que las relaciones comerciales por mar, de esa nación, estuvieron a cargo de los fenicios* y de los árabes, “grandes intermediarios de los cambios entre el Africa y la India”.

Es sabido que el rey Amasis abrió a los griegos el comercio por el Nilo; que Sarmético abrió las puertas a las relaciones comerciales internacionales y que Necor dió gran impulso a la navegación. Años más tarde, la dominación de los persas mata la prosperidad comercial, que renace en Alejandro y los Ptolomeos, merced primeramente a la fundación de la ciudad de Alejandría, ejerciendo su gran comercio marítimo (11).

3.—Según Boccardo, se distingue en el tráfico comercial, marítimo y terrestre, una nación de raza aramea, que

(10) G. Boccardo, “Historia del Comercio, de la Industria y de la Economía Política”, pág. 34.

(11) Enciclopedia Universal Espasa, tomo 14.

dió a la industria de la navegación, un desenvolvimiento nunca visto: "estos son los fenicios, cuyo principal comercio de exportación tiene por objeto las lanas, los colores extraídos que extraían del monte Libano, el vidrio (del que ese pueblo es considerado como primer fabricante), etc.

Llegaban los fenicios hasta la India, siguiendo el camino del golfo pérsico, y, aún, según la versión de Heródoto, dando la vuelta al África; y arribaban a la Isla de Ceilán (antigua Trapobana), para recoger el cinamomo, o sea, la canela. A la manera cómo 25 siglos más tarde el portugués Cabral llegara a las costas del Brasil, empujado por la tormenta, algunas embarcaciones fenicias y cartginesas descubrieron las islas Afortunadas, en las que la Mitología griega sitúa el jardín de las Hespérides, y al que los modernos llaman islas Canarias.

Asegúrase que durante sus viajes marítimos, con incursiones al interior, los fenicios encontraron la viña, en las orillas del Mar Negro; y que introdujeron su cultivo en Grecia, en las islas del Archipiélago, en Sicilia, en Italia y en Provenza; desde donde, siguiendo el curso del Ródano, y después el del Rhin, esta planta se propagó por toda la Europa Central.

4.—Charles Vogel, recuerda que los griegos, aunque no esencialmente comerciantes como los fenicios, tuvieron también numerosas colonias con mercados florecientes (12). El mapa de las colonias griegas, dice el economista Blanqui (13), parece un mundo, si se le compara al pequeño Peloponeso, de donde irradiaron los fundadores de ellas. Atenas, que aparecía como el centro económico del mundo, no poseía un territorio mayor que el del ducado de Módena; Esparta, cuyo territorio no era tampoco superior, habían sembrado de colonias el Asia Menor, las orillas del Mar Negro, Chipre, Creta, la Galia, Africa e Italia.

La mitología sugiere evocaciones concordantes con la práctica de la navegación: basta recordar la expedición de los Argonautas, la cual, refiere Boccardo, no fué otra cosa que una tentativa nacional hecha con el objeto de abrirse un paso en el inhospitalario Ponto Euxino, para ir en busca de las mi-

(12) Ch. Vogel, "Du Commerce et des progrès de la puissance commerciale", pág. 37.

Max Gary Schmidt, en su "Historia del Comercio Mundial", sostiene que "la hipótesis de una influencia mercantil fenicia en el África meridional, la de una navegación fenicia con carácter regular por el Mar Rojo y el Océano Indico, o de verdaderas expediciones a la Gran Bretaña y costas nórdicas, se consideran hoy como desprovistas de fundamento" (pág. 16).

(13) Blanqui, citado por Boccardo, ob. cit., pág. 63.

nas de oro, que tanto abundaban en la Cólquida, y que poéticamente fueron simbolizadas en el **Vellocino de Oro**.

Algunas de las colonias griegas sobresalieron considerablemente en el comercio marítimo: Rodas se encuentra en este caso. Esta colonia, como se sabe, dejó ligado su nombre a una de las primeras manifestaciones de legislación marítima y marina mercante.

Igualmente, los cretenses tomaron parte muy activa en la propagación de la cultura en el Mar Egeo, efectuándola mediante sus expediciones mercantiles.

5.—No puede olvidarse tampoco a los cartagineses, distinguidos por sus viajes y grandeza de sus empresas comerciales.

6.—No se distingue el pueblo romano por su dedicación al comercio; al contrario, sabido es que en Roma se miraba en menos al comercio. La ley Flaminia lo prohibió a los patricios; en tiempos de Constantino, se consideraba como infames a los comerciantes al por menor, y sus hijas estaban igualadas a las bailarinas y a las esclavas; Honorio y Teodosio prohibieron a los nobles y a los ricos, ejercer el comercio, estimándolo perjudicial al Estado. Si es verdad que no siempre fueron observadas estas prohibiciones, se puede decir, que en general, en Roma, el comercio se entregó en manos de los extranjeros y de los habitantes de las provincias (14).

A pesar de todo, el comercio en Roma fué favorecido con leyes y garantizada su libertad. Ya César pensó en hacer de Roma un puerto que fuera el primero del mundo; pero el mayor apogeo lo alcanzó en tiempos de Augusto, en el cual Elio Galio, gobernador de Egipto, hizo salir de Myoshormos una flota de 120 buques mercantes.

También fué activísimo el comercio con la India, donde regían tarifas de mercancías, conservadas en el **Digesto**. Además, Palmira, Alejandría en Egipto, Tarento y Brindis en Italia, Corinto y Lyon en la Galia, fueron plazas comerciales muy importantes.

En Roma, se reunían los productos de todo el mundo conocido, los más ricos y los más costosos: piedras preciosas, bálsamos, perfumes, sedas, la púrpura, marfil, vasijas egipcias, esclavos, etc. Aún cuando tantos productos servían para el cambio con el oriente, los árabes, indios y chinos, no aceptaban sino dinero, lo que hacía que anualmente saliera de Roma, la suma de mil millones de sextercios. En tiempos de Tiberio, se inicia la decadencia del comercio, y la locura de Calígula, queriendo formar en alta mar una especie de vía

(14) Enciclop. Univ. Espasa, tomo 14.

Apia con naves que el mar destrozó, arruinó a la marina mercante, que no volvió a adquirir más tarde, su pasado esplendor. Tampoco pudo mejorar en el bajo Imperio, debido a los monopolios que otorgaban los emperadores y en vez de establecerse mercados en las fronteras de los bárbaros, el temor hizo prohibir el comercio con ellos, bajo penas severas, y se excluyó del comercio, excepto en algunas ciudades, a los mercaderes bárbaros y persas. Todo esto anuló el comercio en la frontera del Rhin y del Danubio, y disminuyó el que se sostenía con el Oriente, si bien se conservó, por la necesidad, el de aromas y de tejidos.

2.—Edad Media

a) Generalidades

Sumario: 1.—Escaso desarrollo del comercio; 2.—Conocimientos geográficos; 3.—Las Cruzadas y sus consecuencias económicas; 4.—La brújula; 5.—Nuevas instituciones.

1.—Las condiciones políticas, jurídicas y económicas que rigieron en Europa durante la Edad Media, no fueron favorables al desarrollo del comercio, ni mucho menos, y, en especial, del comercio marítimo. Nuestras ciudades italianas fueron las únicas que mantuvieron encendida y espléndida la antorcha de la civilización, afirma el publicista Boccardo (15).

En las otras partes de Europa, donde más sombra proyectaba el fatal feudalismo, el comercio y la industria yacían en una condición miserable. La dificultad de los transportes, la poca o ninguna seguridad de los caminos públicos, los tributos y los impuestos arbitrarios, exponían al traficante a mil peligros, y los únicos que se atrevieron a afrontarlos eran los hebreos. Por mar, arribaban a Farama, en Egipto. Atravesaban en cinco días el istmo de Suez, se embarcaban de nuevo en Kolszum, hacían escala en El Giar (puerto de Medina), y en Gedda (puerto de la Meca), y entraban en el océano Indico. Otras veces tocaban el continente Asiático en la desembocadura del Oriente, pasaban por Antioquía y Alepo, y remontaban el curso del Eufrates hasta Bagdad, llegando al mar de las Indias por el golfo Pérsico. Por uno u otro de estos caminos, se dirigían a la India y a la China. También se-

(15) G. Boccardo, ob. cit., pág. 158.

guían estos mercaderes ambulantes, otros dos caminos terrestres bastante más largos (16).

Esta raza infeliz, — continúa Boccardo, refiriéndose a los judíos, — proscrita primero por los gentiles, después odiada por los cristianos. no menos que por los musulmanes, se vengaba de los dolores sufridos y de la abyección en que era tenida, exprimiendo, por medio de la usura, el dinero de sus tiranos. Y si bien, con bastante frecuencia, su afán de lucro les arrastró a la inmoralidad y también al delito, es preciso confesar, sin embargo, que los israelitas en los países feudales ejercieron una benéfica influencia, ofreciendo, ellos solos, con el ejercicio del comercio, el ejemplo de aquella actividad y aquel ingenio, en el que después sólo fueron superados por los mercaderes italianos.

2.—El comercio (termina el mismo Boccardo), no puede prosperar sin vastos y exactos conocimientos geográficos.

(16) Du Mesnil-Marigny, en su "Histoire de l'Economie Politique des anciens peuples de l'Inde, de l'Egypte de la Judée et de la Grèce", págs. 160 y sgts., afirma que, durante un período de 400 años, — es decir, desde Moisés hasta David — los hebreos, cuyo territorio no tenía más salida que el Mediterráneo, no tuvieron ningún tráfico marítimo, en toda la acepción de esta palabra.

La causa de esta inmovilidad o inercia parece haber sido, además de las dificultades de todo género que la naturaleza oponía a que los israelitas tuvieran una navegación activa sobre el Mediterráneo, la vecindad con los poderosos fenicios, monopolizadores por excelencia, quienes les habrían puesto miles de obstáculos.

Pero el monarca David, hábil político, modificó este estado de cosas; y dirigiendo sus miradas por el mar Rojo, supo apreciar la importancia que tendría abrirlo para su tráfico. En consecuencia, concibió y obtuvo, el apoderamiento de la Idumea, situada sobre este mar, y en la que se encontraban los puertos de Ailath y Asiengaber, que respondía perfectamente a su pensamiento y a sus proyectos.

Desde entonces, flotas de barcos mercantes judíos, fueron equipadas para ser dirigidas a Ofir, de donde traían valores considerables en mercaderías de todas clases, y especialmente en metales preciosos.

A lo dicho anteriormente, no puede, sin embargo, dársele un valor absoluto. Otro autor, no menos digno de fe, E. Geleisch ("Desenvolvimiento histórico de la navegación", pág. 10), citado por P. Estasén en la obra "Instituciones de Derecho Mercantil", (págs. 146 y 147), afirma: "Merced al privilegio de que disfrutaron los fenicios de comerciar con Egipto por cuenta de los extranjeros y en el extranjero por cuenta de los egipcios, Sidón pudo desarrollar su marina, y llegó al más alto grado de poderío. Con esto continuó sintiendo este pueblo la necesidad de extenderse, apareciendo Tiro. Como si en su país natal — continúa — no hubiesen tenido bastante ocupación, fueron buscados para servir de marineros a los israelitas, en términos que Hirán no sólo proporcionó la madera para templo de Salomón, sino que también la transportó en balsas propias con marineros fenicios. Y cuando Salomón quiso equipar los buques que había hecho construir, tuvo que acudir, para equiparlos, a los fenicios, pues los judíos tenían horror al agua".

Recuerda que hubo una época en la que el abad de Cluny, en la Borgoña, creía que la vecina ciudad de París estaba tan lejos, que fundándose precisamente en tan extraordinaria distancia, se negó a erigir en ella un monasterio, como se lo rogaba el conde Bucardo. La palabra **geografía** era entonces sinónima de **maravilla del mundo**. A pesar, sin embargo, de tan crasa ignorancia, no parece que las cartas geográficas fueren muy raras, aunque estaban plagadas de errores y los monjes las citaban con frecuencia para dar autoridad a sus escritos. Se afirma que Carlo Magno tenía tres planchas de plata, representando la una la tierra y las otras dos las ciudades de Roma y de Constantinopla.

¡Pero la ignorancia geográfica, uno de los principales obstáculos del poderío comercial, debía cesar cuando, con las conquistas de los árabes primero, y, más tarde, con las Cruzadas, empezaron los viajes marítimos y continentales a llevar a los europeos por el camino de los descubrimientos, que prosiguieron durante varios siglos, hasta dejar al mundo, prácticamente "conocido".

La geografía de la Edad Media es, en su mayor parte, obra de los árabes, quienes principalmente en Asia y en África, extendieron más y más los confines del mundo conocido. Ellos llegaron hasta el Indostán y la China. En **Las Mil y Unas Noches** se da cabida al relato de Simbad del Marino, que, según los doctos Langles y Walkenaer, está fundado en la realidad. Una **guía de viajeros**, compuesta entre los años 854 a 874 por el maestro de postas Abul-Kassim, describe las vías marítimas desde la desembocadura del Tigris hasta la India y el Celeste Imperio.

No podemos entrar a exponer en detalle la actividad marítima y comercial de los árabes; pero creemos útil recordar entre otras cosas, que la astronomía, tan necesaria a la navegación, debe a los árabes inmensos progresos que, según algunos, los árabes usaron la brújula náutica antes que los italianos y los provenzales.

Pero no sólo eran los árabes quienes participaban en el comercio con Oriente; también ejercían comercio activo, las repúblicas italianas, como Génova, Pisa, Venecia, etc.

3.—Un acontecimiento trascendente se verifica a fines del siglo XI.

Trescientos mil cristianos, de todas las lenguas y de todas las naciones, se precipitan sobre el oriente, con veinte soberanos a la cabeza. Iban inspirados en una finalidad religiosa, y ni sospechaban las consecuencias prácticas que ello iba a tener.

"Cuando los defensores de la Cruz, revueltos y derrota-

dos, se arrastraban penosamente y con la desilusión en el alma, hacia sus castillos, ¿quién de ellos podía presentir que si la Cruzada había resultado estéril como empresa religiosa, había de favorecer la emancipación de los comunes, la abolición del feudalismo, la formación de la burguesía y el renacimiento de la industria, del comercio y de la navegación?" (17).

Explicando las consecuencias prácticas de las Cruzadas, refiere Boccardo que, después de éstas, los traficantes establecieron escalas en Egipto y en Grecia, y crearon un comercio regular con todo el oriente. Cuando, poco después, quedó creado el poderío cristiano en el Levante, se incrementó considerablemente el tráfico. Las Repúblicas italianas consiguieron de los reyes y barones, extraordinarios privilegios, y sobre su base fundaron ricas factorías. Los genoveses los obtuvieron en Antioquía, en Cesárea, en San Juan de Acre, en Trípoli; los venecianos se procuraron privilegios semejantes en el reino de Jerusalem. Otro tanto habían hecho los pisanos.

Andando el tiempo, y surgida y afianzada la clase media, se advierte un gran desarrollo del comercio en diversos pueblos de Europa.

"Entonces se vió, continúa Boccardo (18), a los daneses, concurriendo a los mares de Siria junto a los genoveses y venecianos, y a los noruegos cooperar a la toma de Sidón.

La ayuda de los venecianos a los griegos, contra los normandos, les procuró grandes privilegios a aquellos de parte del imperio griego, tales como la libertad aduanera.

En el asedio de las plazas marítimas figuraron también los ciudadanos de Bremen y Lubeck. Entonces fué cuando se precisó la configuración de las costas, la posición de los cabos, bahías, puertos e islas; entonces se exploró el fondo del mar y se estudió la dirección de los vientos, de las corrientes y de las mareas. Se vió la arquitectura naval en la precisión de construir embarcaciones más fuertes y más capaces para aquellos viajes más largos y más difíciles, que habían de realizarse; se reprimió con mayor cuidado la piratería que infestaba el Mediterráneo, y, por primera vez se sintió la necesidad de un código marítimo que imperase en todas las naciones cultas; y de aquí los **Assises de Jerusalem**, los **Rooles de Olerón** y el **Consulado del Mar**, que sirvió de modelo a las modernas legislaciones.

Por esta época, se produce un grande intercambio comercial e industrial, entre oriente y occidente.

(17) G. Boccardo, ob. cit., pág. 173.

(18) G. Boccardo, ob. cit., pág. 176.

Se arrancan a los griegos y a los árabes, entonces maestros de la civilización, los secretos procedimientos de la fabricación de productos de toda índole, "más preciosos y más útiles al mundo que las victorias de Ruguero, de Tancredo, de Ricardo Corazón de León". Llegaron a Europa las célebres manufacturas de tejidos de los sarracenos; los metales, soberbiamente trabajados en Egipto y en Damasco; los camelotes de Trípoli. Del **camisas** persa se imitó el uso y el nombre de la actual camisa de tela, de la Morea se importó la morera; la caña de azúcar y el maíz fueron transplantados a Sicilia; las fábricas de vidrio de Siria contribuyeron a perfeccionar las manufacturas de espejos de Venecia, tan celebrados hasta la época moderna; se traen a Europa las ciruelas de Damasco; y hay quien asegura que también se introdujeron los molinos de viento, de construcción y aplicación desconocida en Europa antes de las Cruzadas.

4.—En el siglo XIII se ensancha aún más el área marítima y terrestre del comercio.

Favorece especialmente esta actividad un invento que hace posible las navegaciones de alta mar: la brújula náutica. Creen algunos que este invento se debe a los chinos, en época muy remota, y que de los chinos recibieron los árabes la primera noticia acerca de él.

Sea como quiera, Boccardo sostiene que "ninguna invención (excepto tal vez la de la imprenta), ejerció más profunda influencia sobre los progresos de la navegación" (19).

La brújula, dice, permitió a los portugueses hacer la circumnavegación del Africa; a Colón, descubrir el nuevo mundo; al comercio moderno alcanzar su enorme desarrollo; a la navegación, abarcar el mundo entero.

5.—Nuevas leyes, nuevas costumbres, nuevos contratos, empiezan a regir al comercio y a la navegación.

Una de las instituciones que ejercen benéfica influencia en el tráfico de la Edad Media es la **encomienda**; convención merced a la que un comerciante confiaba una suma de dinero, o una cantidad de mercaderías, a un capitán de nave (u otra persona), con el encargo de convertirla, por venta o cambio, en otra mercadería o en otra suma de dinero, haciendo sucesivamente este negocio en cada una de las escalas que efectuaba la nave. Por supuesto, el navegante percibía una comisión o proporción, en el lucro alcanzado. Una institución análoga a la **encomienda** fué la **pacotilla**, que constituía el ne-

(19) G. Boccardo, ob. cit., pág. 179.

gocio que realizaba, por su cuenta, el capitán de la nave o cualquiera de sus tripulantes (19).

La letra de cambio nace también en esta época, si bien no faltan quienes le den un remoto origen romano. Sin este instrumento, pensaba Luca Pacioli, nunca hubiera podido navegar el barco de comercio (20).

El préstamo a la gruesa ventura (21), empieza entonces a tomar gran desarrollo, lo mismo que el seguro marítimo.

b) En los diversos países

Sumario: 1.—Francia e Inglaterra; 2.—Países Bajos; 3.—Hansa Teutónica.

1.—Según Boccoardo, durante la Edad Media no se distinguen especialmente, por su comercio y navegación, ni Francia ni Inglaterra. La primera, porque "se encontró supeditada a una gran elaboración política, que debía coronarse con la consolidación del poder regio" (23); y la segunda, porque se vió envuelta en luchas fraternales, cisma religioso, guerras contra Francia, etc.

2.—En los Países Bajos, por el contrario, hervía una extraordinaria vida comercial.

Brujas, Gante, Lille, Amberes y Bruselas, prosperaban como ciudades, ampliaban más y más su esfera de influencia y de explotación mercantil.

Brujas especialmente llegó a ser en el siglo XII el gran depósito de todos los artículos cambiados entre la Europa boreal y los países de Levante. En el siglo XIV tenía ya 150 mil habitantes; había dentro de sus murallas, 16 factorías de casas comerciales extranjeras; su **Bolsa** fué la primera que existió en Europa, según algunos; y las letras de cambio giradas sobre Brujas, tenían curso y crédito en el mundo entero. En

(20) Advierte Lorenzo Benito, traductor de la ob. cit. de Boccoardo, pág. 185, que, si este negocio lo realizan el capitán o el tripulante con capital ageno, ya sea en efectivo o en mercaderías, entonces la paotilla y la encomienda parecen confundirse. Sin embargo, insiste en que, en realidad, son cosas diversas.

(21) Citado por Neurath y Sieveking, ob. cit., pág. 207.

(22) Neurath y Sieveking en su "Historia de la Economía", pág. 76, al explicar el origen del préstamo marítimo, dicen que aún cuando el crédito mercantil, en general, prefirió siempre un tipo fijo de interés, se conserva en aquel cierta reminiscencia del sistema de cuotas de participación, porque la pérdida se distribuía entre ambos contratantes.

Esta institución fué imitada de corriente por los griegos; de éstos, por los romanos; y de aquí pasó a los países modernos.

(23) G. Boccoardo, ob. cit., pág. 243.

esta sola ciudad había 50 mil personas empleadas en el cardado, tinte y preparación de las lanas.

3.—No se puede tocar esta materia sin hacer siquiera un ligero recuerdo de la Liga Hanseática, así llamada de la palabra **Hansa**, que en el bajo teutónico equivale a **sociedad o corporación** (24). Su origen se fija, por algunos en el último tercio del siglo XII. por otros, a fines de la primera mitad del siglo XIII. Lo indudable, dice Boccardo, “es que los pueblos de las orillas del Báltico, largo tiempo aborrecidos por sus piraterías, empezaron en el siglo XII a visitar a sus vecinos como pacíficos comerciantes; a adquirir costumbres suaves, a acrecentar consiguientemente sus riquezas hasta el punto de provocar la envidia de las naciones limitrofes. Para defenderse de los enemigos o émulos, estas ciudades libres — Hamburgo, Bremen, Lubeck, etc., — formaron una alianza, que en el transcurso del siglo XIII comprendía ya a todas las más importantes ciudades situadas entre el Vístula y el Escalda; que hacia la mitad del siglo XIV se extendía hasta el fondo de Livonia. y que más tarde comprendía 85 ciudades, distribuidas en cuatro distritos o círculos, los que estaban presididos por Lubeck, Brunswick, Colonia y Dantzig. Además, había 40 ciudades aliadas, entre las que figuraban Estocolmo y Amsterdan y gran número de otras ciudades con las que la Liga Hanseática tenía acordados tratados comerciales” (25).

c) Otras invenciones y progresos

Relaciónase con la expansión del comercio marítimo algunas invenciones y progresos científicos, alcanzados durante la Edad Media, y cuya consecuencia fué perfeccionar los medios para observar los astros a bordo y para determinar la latitud y longitud de la nave. Entre ellos se menciona el anillo astronómico o astrolabio.

Y aunque parezca una paradoja, ha de citarse aquí también a la **pólvora** (explosiva), que transformó el arte de la guerra y dió a la industria una nueva y poderosísima fuerza,

(24) Boulay-Paty, en su obra citada, explica el origen de esta palabra, diciendo que esta reunión se llamó **Aenzee Steden**, es decir, **Steden-ciudad** y **Aenzee-sobre el mar**; en seguida, por abreviación, **Anserche** o **Ansesche**, de lo que los franceses, con su pronunciación hicieron **Hansa-Teutónica**, tomando la palabra “Hanso”, por “Compañía o Alianza”.

Pero es de hacer notar que aún cuando “Hansa-Teutónica” haya significado, primitivamente “ciudad sobre el mar”, se asociaron también a ella numerosas ciudades interiores, tales como Colonia, Munster, Magdeburgo, Berlín, etc.

(25) G. Boccardo: ob. cit.

Aplicada y generalizada en Europa, poco a poco, opina el mismo Boccardo, hizo democráticos a los ejércitos”.

“La primera bala que, lanzada por el arcabúz de un villano, hirió el yelmo de un caballero o la visera de un barón, no hirió tan sólo a un hombre sino a una institución; el feudalismo se derrumbaba...

El arte naval, concluye el autor de la “Historia de la Industria, del Comercio y de la Economía Política”, G. Boccardo, debió procurar el aumento de las dimensiones y resistencia de los barcos, para poder soportar el peso de los cañones y ofrecer a sus golpes, flancos más robustos” (26).

3.—Desde el descubrimiento de América hasta hoy

Sumario: 1.—Apreciaciones generales; 2.—La navegación a la vela y la navegación a vapor; 3.—El Canal de Suez y el Canal de Panamá en el comercio mundial.

1.—Una inmensa porción de la gran familia humana vivía separada de otra gran porción del género humano: así dice don Modesto Lafuente, al iniciar un breve examen de la influencia de España en América (27).

La una no sabía la existencia de la otra; se ignoraban y desconocían mutuamente; y, sin embargo, estaban destinadas a conocerse, a comunicarse, a formar una asociación general de familia, porque una y otra eran la obra de Dios.

El siglo XV fué el destinado por Dios para dar unidad a esos hombres que vivían separados en apartados hemisferios del globo.

Los hombres de aquel siglo — agrega aquel mismo historiador — se hallaban preparados para este grande acontecimiento, sin saberlo ellos mismos. Sentíase una general tendencia a descubrir nuevas regiones; un instinto secreto inclinaba a los hombres a inventar y extender las relaciones y los medios de comunicación; el espíritu público parecía como empujado por una fuerza misteriosa hacia los adelantos industriales y mercantiles; había hecho grandes progresos la náutica: se habían descubierto la brújula y la imprenta. ¿Para qué eran estos dos poderosos elementos, capaces por sí solos de transmitir los conocimientos humanos y derramarlos por los pueblos más apartados del globo? Los hombres de aquel tiempo no lo sabían. Lo sabía solamente El, que prepara secretamente e insensiblemente la humanidad cuando quiere

(26) Ob. cit.

(27) M. Lafuente, “Historia General de España”, t. VIII, pág. 9.

obrar una gran transformación en el mundo por medio de los hombres mismos.

No vamos siquiera a intentar una exposición de las consecuencias geográficas, políticas y económicas del descubrimiento de América. Todo eso es ya un lugar demasiado común en los textos, aún elementales, de enseñanza de la Historia y de otros ramos.

Pero diremos, sin embargo, que es indispensable tener presente, esas consecuencias para apreciar el gigantesco y antes no soñado desarrollo que, a partir del siglo XV, alcanzaron las relaciones humanas: a los descubrimientos mismos fueron sumándose, en seguida, inventos científicos y sus aplicaciones; todo concurrente a acortar las distancias y poner en contacto las más remotas regiones del globo.

El profesor Viallate (28), insiste especialmente en el enorme desenvolvimiento que las relaciones humanas alcanzaron durante el siglo XIX, diciendo que "los ferrocarriles, la navegación marítima a vapor, la grande industria, han concluido por modelar, a compás de su desarrollo, las condiciones de existencia en el mundo contemporáneo".

El obstáculo que la distancia opone a las relaciones entre los pueblos, dice, se ha atenuado considerablemente. se han facilitado las migraciones humanas y la exportación de capitales; territorios que hasta ahora habían permanecido incultos, han sido puestos en explotación y en valor; los cambios entre las naciones se han convertido en elemento fundamental del sistema económico de los pueblos civilizados.

(Si comparamos lo que en esta materia había a comienzos con lo que había a fines del siglo XIX y con lo que hay ahora, podremos apreciar fácilmente los progresos realizados.

2.—A principios del siglo XIX, los mares son recorridos por buques de vela, construídos de madera, y de pequeño tonelaje y fletes muy elevados; las rutas marítimas son entonces las mismas descubiertas a fines del siglo XV. la longitud, los riesgos y el costo de los viajes, limita la frecuencia y la naturaleza de las relaciones comerciales.

La aplicación del vapor a los medios de transporte, determina, en menos de tres cuartos de siglo, transformaciones profundas en las condiciones de existencia colectiva.

Conocidos de todos son los inconvenientes que presenta el empleo de la vela y de los remos como medio de navegación y es por eso que siempre se deseó en disponer a bordo de los bajeles una fuerza motriz propia e independiente de los elementos exteriores o del trabajo humano.

(28) Achille Viallate, "L'Imperialisme économique", pág. 3.

Natural es entonces que, desde que pudo emplearse la nave a vapor en los transportes, no sólo de pasajeros y correspondencia, sino también de carga de todo el mundo (1858), por la reducción del consumo del carbón (de 2.25 kgs. por caballo de fuerza a 0.85 y 0.65 kg.), con las máquinas de doble, triple y hasta cuádruple expansión; no sólo se detuviera el desarrollo de la navegación a la vela, sino que empezara a disminuir paulatinamente.

El tonelaje de las naves a la vela y a vapor, era, en 1891, más o menos igual: puede decirse más o menos 10.000.000. Sigue, en seguida; descendiendo el tonelaje de aquéllas, y ya en 1910 sólo alcanza a 6.412,000 toneladas, siendo, en cambio de 21. 681,000 el tonelaje de las naves de vapor (29). En 1914, el tonelaje de éstas últimas asciende a 44.020,000 y sigue bajando el de las naves a la vela: 5.828,129.

Y no pudo menos de haber sucedido así, si, como dice F. Delaisi: **“la rotación acelerada, unida al aumento del tonelaje, hace que un baco pueda transportar hoy, en un plazo dado, cien veces más mercancías que un velero”** (30).

Las naves a la vela han debido dedicarse ahora, como advierte un autor, especialmente al transporte de materias pesadas y a grandes distancias, en las que no se toma en cuenta, ni la velocidad ni la puntualidad.

Es en 1819, cuando se instala, por primera vez, en un buque de vela, una máquina a vapor como fuerza auxiliar; en 1838 se establece entre Bristol y Nueva York un servicio regular de vapores: la duración del viaje queda reducida a dos semanas; en 1850, el buque de hierro sucede al buque de madera y las hélices reemplazan a las ruedas.

Es en 1875, puede decirse, cuando el buque de vela queda definitivamente desplazado por la nave a vapor; y, poco a poco, la substitución del fierro por el acero permite aumentar, a la vez que la dimensión de las naves, su velocidad.

En 1884, el **Umbria**, buque de acero, con una hélice, desplaza 8 mil toneladas y tiene un andar de dieciocho nudos y medio; en 1907, el **Lusitania**, de triste memoria, y el **Mauritania**, buques de 4 hélices y a turbina, desplazan 32,500 toneladas y tienen un andar de 24 nudos; más tarde, el **Rex**, el **Conte di Savoia** y los alemanes **Bremen** y **Europa**, desplazan cerca de 50,000 toneladas; actualmente, el **Normandie**, de 80 mil toneladas, desarrolla una velocidad media de 55 kilómetros por hora; y el **Queen Mary**, mayor aún (31).

(29) D. Martner, “Economía Política”, pág. 514.

(30) F. Delaisi, “Contradicciones del Mundo Moderno”, pág. 121.

(31) A punto de terminar esta Memoria, hemos encontrado la si-

Cuando hubo que transportar **mercaderías pesadas, de gran volumen y de poco valor**, bajaron las tarifas de fletes, en relación con las de los barcos veleros, porque, de lo contrario, los precios de esas mercaderías habrían duplicado o triplicado, lo que **habría hecho imposible su venta**.

“El casco de los buques de vapor llegó a tener una longitud de 100, 150 y 200 metros; su altura, la de una casa de tres a cinco pisos; fué posible cargar sin dificultad millares de toneladas de mineral, carbón, algodón, etc.

“Los gastos de estos grandes buques son, desde luego, mucho mayores que los de los barcos veleros, pero también su cargamento es cien veces mayor, y, por consiguiente, cada tonelada de mercancía tendrá un gasto diez veces menor. Además, su velocidad es mucho mayor; para realizar un trayecto que exigía en otro tiempo de 3 a 5 meses, bastan ahora 3 semanas...

“Agréguese a esto la **regularidad** en las llegadas, cosa muy importante para el industrial y para el comerciante, que de esta manera pueden contar con entregas a plazo fijo, lo que les ahorra la necesidad de mantener grandes depósitos.

Finalmente, la **seguridad**. Se han constituido poderosas compañías de seguros marítimos, las que reembolsa el valor del buque y de su cargamento en caso de naufragio. Como la masa de mercancías aseguradas ha llegado a ser enorme y como los siniestros son relativamente poco frecuentes, la tarifa que se paga por el seguro, es muy baja.

“Por todo eso, las tarifas de fletes (comprendiendo en ellas el seguro), se han ido haciendo cada vez más moderadas. En la actualidad no llegan a una décima parte del precio

güiente información que creemos de interés para los fines de la misma.

“El famoso **Normandie** que es movido por la electricidad producida por medio de la combustión de aceite, y que tiene un desplazamiento de 79,280 toneladas, ha probado que además de ser el vapor más grande del mundo, es también el más veloz; y esto nos ha hecho recordar los siguientes records establecidos en el viaje entre Europa y América:

1935.—Normandie: 4 días 3 horas 35 minutos.

1933.—Rex. 4 días 13 horas 58 minutos.

1933.—Europa: 4 días 16 horas 48 minutos.

1891.—Majestic: 5 días 18 horas 8 minutos.

1838.—Great Western: 15 días.

1819.—Savannah (primer buque de vapor), 28 días.

La Pinta: 50 toneladas, Cristófer Colón.

1492.—La Niña: 40 toneladas, 69 días.

Santa María: 100 toneladas, comando.

“¿Cuál será el nuevo record del “Queen Mary?” (“El Mercurio”, Stgo. de Chile, julio 16 de 1935).

de una tonelada de carbón, al 10% para le cereal, el 1% para las máquinas, etc. Ha sido tal el progreso realizada, que **cuesta hoy menos el transporte de una tonelada de cereales desde Nueva York a Burdeos que lo que costaba en otra época el transportar esa tonelada desde una aldea de Francia a la ciudad más próxima...** El número de barcos ha ido aumentando a la par que ese tráfico. El tonelaje total de los buques mercantes en todo el mundo era, en el año 1842, de 6.773,000; hoy llega a 56.802,880" (32).

Inglaterra es la que lleva el primer lugar en la composición de esta flota, ya que es potencia siderúrgica. Le siguió Alemania, que de 1890 a 1914 logró mantener una flota de comercio, competidora de la anterior. Ni Estados Unidos de Norte América (que tenía una buena flota de veleros), ni Francia, logran tener la supremacía en esta materia, aún cuando esta última sostuvo, artificialmente, algunas líneas, con primas a la construcción y a la navegación.

"Frente a esta indiscutible supremacía de Inglaterra, reaccionan hoy los diferentes Estados, dice Delaisi. Hasta los más pequeños se esfuerzan por disponer de marina propia".

El total mundial de lanzamiento de nuevos navíos comerciales, de más de 100 toneladas de desplazamiento, fué, en 1934, de 967,419 toneladas, lo que representa un 97,8% sobre el año anterior (33).

3.—Por otra parte, se instalan servicios de comunicaciones eléctricos-telegrafos y cables submarinos—; se construyen y explotan largas vías férreas (en 1869 un primer ferrocarril transcontinental une las playas del Atlántico con las del Pacífico); y, en el mismo año queda abierto el canal de Suez, a resultados de lo cual se abrevia en un cuarto la distancia entre Europa y el extremo oriente (34).

Sabido es que fué Lesseps, cónsul de Francia en Egipto, el promotor de la idea; y que fué Francia la que encontró los 200 millones necesarios para la empresa; y que debióse principalmente a Napoleón III, el obtener la autorización de Turquía, venciendo todas las dificultades puestas por Inglaterra, para abrir este camino de tan enormes consecuencias para el tráfico marítimo.

Representó, además, este canal, una ayuda para los aliados, durante la Gran Guerra, los que impidieron el paso de los navíos de las potencias centrales por él. contra todas las convenciones existentes.

(32) F. Delaisi, ob. cit., págs. 121 y 122.

(33) Estadística de "Lloyd's Register of Shipping", Rev. "Hoy".

(34) A. Viallate, ob. cit.

El tráfico del canal ha seguido aumentando de año en año, salvo pocas excepciones.

Durante el año 1934, informa la Revista "Hoy", pasaron por Suez 5,663 unidades, contra 5,423 que pasaron en 1933, o sea, se registró un aumento de 4.40%. El tonelaje neto correspondiente al conjunto de las unidades que pasaron en 1934, es de 31.750,802 toneladas, lo que revela un aumento de 1.074,130 toneladas, o sea, un 3.5% sobre 1933.

La apertura del istmo del canal de Panamá, comenzada en 1881, por el mismo Lesseps y llevada a cabo por Estados Unidos, en 1914, importó según algunos un acontecimiento cuya importancia fué análoga, para la navegación marítima, al canal de Suez.

En el comercio de Europa con Oriente, el Canal de Panamá debe competir con el de Suez; con Australia en particular, con la ruta por el cabo de Buena Esperanza; y con las líneas de vapores que hacen viajes entre Australia y Nueva Zelandia e Inglaterra por el Cabo de Hornos. Desde Inglaterra a los puertos de Australia y del Este del Asia (salvo los de Nueva Zelandia), la ruta es más corta por el canal de Suez. Pero de Nueva York a Sidney, Auckland y Manila, no hay diferencia apreciable entre las dos rutas.

Así, de Londres a Sidney, por Suez, hay 11,531 millas; por Panamá, 12,525. De Londres a Auckland por Suez hay 12,638 millas, por Panamá, 11,404.

Indudablemente, el país primeramente beneficiado con él, es EE. UU. de Norte América, aún cuando las naciones europeas también han desarrollado su comercio, merced al canal.

Así, la travesía de Liverpool a San Francisco supone 9,527 kms. menos que antes de su apertura; la de Liverpool a Valparaíso, 4,535 kms.; y la del mismo punto a Auckland, 817 kms.; y así otros.

En Panamá, según nos informa la Revista "Hoy", el tráfico progresó en un 23%, durante 1934, en relación con 1933. "El aumento del tráfico durante ese año, dice más adelante se ha podido observar en todos los principales servicios comerciales, salvo en los que van entre Europa y la costa oeste de los EE. UU."

El beneficio neto alcanzó, en 1934, a 18,177 dólares, es decir, un aumento de 50% sobre 1933.

Puede verse entonces que "el movimiento de intercambio internacional, tanto en lo que concierne a éste como a aquél, ha continuado desarrollándose regularmente, a pesar de la orologación de las restricciones económicas" (35).

(35) Revista "Hoy", "Marina Mercante de Ayer y de Hoy", mayo 1935.

El gran comercio, dicen los historiadores Malet e Issac (36), toma en nuestros días una extensión prodigiosa; en menos de diez años, de 1898 a 1907, el total de los cambios internacionales ha pasado de 98 a 148 millones de francos.

M. Viallate concluye que, desde los comienzos de nuestro siglo, todas las comarcas del globo están ya en relaciones recíprocas, a favor de rápidos medios de transporte y comunicación, cuya utilidad ha aumentado considerablemente, debido a la disminución de las tarifas; y, agrega, que el resultado más importante de estas transformaciones económicas, desde el punto de vista de la política internacional, ha sido hacer imposible, para las naciones civilizadas, llevar una vida independiente.

“El mundo se ha transformado así, en un mercado único, en un gran estado comercial de que los estados son, por así decirlo, las provincias” (37).

CAPITULO III

La legislación extranjera, relativa a la navegación, al comercio y al trabajador marítimos

1.—Generalidades

Es indudable que en los primeros tiempos, los pueblos comerciantes y navegantes sólo se rigieron por un derecho consuetudinario. En seguida, aparecen las primeras leyes, pero en número pequeño, hasta que, tomando el comercio gran desarrollo, comprenden los legisladores que el comercio marítimo es uno de los principales medios de riqueza, de fuerza y de seguridad de los Estados. Por eso, afirma un autor, ha sido necesario asegurar su circulación, mantener su confianza, fomentar su navegación, proteger la seguridad de su marina y disminuir sus peligros y riesgos.

“Al imponernos de la historia de la política de navegación marítima de todos los pueblos cultos, dice el señor Martner (38), podemos observar que ella ha tenido, ante todo, por objeto asegurar a las naves del país, el uso libre y sin trabas de la vía marítima”.

(36) A. Malet y J. Isaac, “Curso completo de Historia”, t. III, 2.ª parte.

(37) Malet e Isaac, ob. cit., pág. 22.

(38) D. Martner, “Nuestros Problemas Económicos.—El Tráfico Nacional”, pág. 33.

Creemos de interés evocar las diversas medidas de protección de los pueblos antiguos y modernos, hacia esta rama de la industria y hacia los trabajadores marítimos. Como es de suponer, no puede hablarse sino muy tarde, tal vez en los siglos XV a XVI, de una política comercial de cada Estado.

En cierta época, dice Ripert (39), se consideró que la prohibición absoluta era legítima. Por lo menos, se daba a los navíos extranjeros un tratamiento más severo que a los nacionales. Era un medio de proteger la marina mercante nacional contra la concurrencia extranjera. Esta protección subsiste aún bajo la forma de cargas impuestas a las naves extranjeras. Otros medios, son las subvenciones pecuniarias a los nacionales (primas, subvenciones postales), u otros medios más indirectos.

2.—Carácter de la legislación de los pueblos primitivos

Sumario: 1.—India; 2.—Rodas; 3.—Atenas; 4.—Marsella.

1.—Las primeras leyes que podemos encontrar son las de India (1000 a J. C.).

Ya vimos en el capítulo anterior, que India tuvo, desde muy antiguo, una navegación y un comercio marítimos, bastante activos; y habría sido imposible que no hubiera existido acerca de ellas, algunas reglas legislativas.

Encontramos en los Códigos de Manú y de Mataisi, curiosas e interesantes disposiciones sobre estas materias. Así, en el Libro VIII, "slok" 157-406-408-409, hay reglas sobre construcción y adquisición de naves, sobre enganches de la gente de mar, etc. Ya hicimos notar en el capítulo II de esta Memoria, el poder omnímodo que se daba al capitán, en caso de adulterio cometido en sus naves; se trata, asimismo, de las penas a los subordinados, etc.

La ley que rige actualmente a su marina mercante, es de 1922.

2.—Siguiendo por orden de antigüedad, encontramos las leyes rodias.

Boulay-Paty (40), considera que los rodias fueron el primer pueblo antiguo que implantó para sí y publicó leyes sobre el comercio marítimo. Sin embargo, manifiesta que antes de ellas, debió existir alguna legislación creada y puesta en práctica por los fenicios y cartagineses: cree que acaso para borrar todo vestigio de la dominación e influencia de Cártago, su temible rival, Roma no quiso adoptar las leyes

(39) G. Ripert. "Droit Maritime", pág. 206.

(40) Boulay-Paty, "Cours de Droit Commercial Maritime", pág. 3.

marítimas de los cartagineses ni de los fenicios, pueblo de que procedía Cártago.

A juicio del mismo autor, el nacimiento de las leyes marítimas rodias, puede fijarse aproximadamente en el siglo IX a J. C.; él lo hace contemporáneo del reinado de Josaphat, en Judea, 70 años después de Salomón.

Fueron tan sabias esas leyes, expresa Boulay-Paty, que sirvieron a las gentes de todo el Mediterráneo y fueron adoptadas o imitadas en la marina y navegación de los griegos.

El respeto o consideración que se tenía a las naves; el régimen establecido entre el capitán y el armador; las reglas para la revisión y represión de las faltas y delitos de los marineros; la seguridad de la restitución de lo recibido en depósito o en préstamo, etc., todas las ventajas de la legislación marítima rodia, debieron, sin duda, imprimir mucho carácter a la navegación de los pueblos de la Grecia y de sus colonias, los que hasta entonces no habían ejercido sino la piratería (41).

En las leyes rodias, anotadas por Boulay-Paty, pueden distinguirse, respecto de los hombres de mar:

a) Leyes penales.—Respecto a los crímenes cometidos por los marineros, entre sí, decían los rodios que, para tener derecho a castigar los excesos, era necesario tolerar las faltas ligeras. Así las querellas entre los marineros, no parecen haber merecido la animadvertión pública. En caso de que con ocasión de ellas, resultaran heridos, el culpable no era sometido a castigos corporales, sino únicamente pecuniarios (arts. 5 a 7).

La muerte era expiada con la muerte; pero de acuerdo con los arts. 7-8, no se era responsable de la que es daba al agresor.

Los Scythes y otros pueblos septentrionales no conservaron en sus leyes marítimas, la dulzura de la de los rodios. Y así, el marinero que había tirado un cuchillo contra su camarada, era condenado a atravesársele la mano por el mismo cuchillo.

Leyes posteriores, tales como los Roolles de Olerón y la Ordenanza de Wisby, hacen que el marinero que golpee a su amo, pague cien "sous" o pierda la mano. El marinero dice Cleirac (42), atado con un cuchillo bien afilado a un mástil

(41) Pardessus, en su "Lois Maritimes", t. I, sin atribuir origen rodio a la legislación marítima de Grecia, dice textualmente: "Las primeras legislaciones que se conocen son las de Grecia y especialmente la de Atenas".

(42) "Histoire du Septentrion", X, 16, citado por Boulay-Paty, ob. cit., pág. 4.

dél navío, por una mano era obligado a retirarla, de manera que la mitad de ella, quedaría en el mástil atado.

Eran sí, más rigurosas las leyes rodias, con los que robaban al barco y mercaderías, porque, para este pueblo navegante, un barco debía ser sagrado. El capitán como encargado del cuidado de la nave, era responsable del robo cometido por los marineros.

b) Leyes de policía.—Entre otras cosas, se disponía en el art. 38, que, en caso de accidente, solamente el capitán y los marineros tenían derecho por una centésima parte de lo que quedaba.

Se castigaba asimismo a los marineros culpables de haber abandonado el servicio sin motivo legítimo, durante su contrato. Y debía indemnizar los perjuicios que causara a la nave con su ausencia.

3.—Los atenienses, como los rodios, acordaban la misma confianza y la misma consideración al capitán.

En Atenas, como en Rodas, la dirección general de las flotas, fueran mercantes o guerreras, pertenecía a magistrados nombrados por sufragio del pueblo (43).

Imitando a los rodios y adoptando su legislación náutica, la mayor parte de los griegos se dedicó al comercio y a la navegación. En todas partes había armadores y barcos. La piratería estaba destruida; y una marina brillante, llevaba a la Grecia, las riquezas y el arte del Egipto y Asia.

Temístocles fué uno de los protectores más ardientes de la marina. A él se debe la máxima, adoptada más tarde por Pompeya. |“qui est le maitre de la mer est le maitre de tout”.

4.—Pero no fueron únicamente los habitantes de Atenas y de las costas de Grecia, los que recibieron de los rodios una jurisprudencia marítima; también participaron de ella los marselleses.

Estos, nacidos de una colonia griega, que de un extremo del Asia Menor vino a establecerse cerca de la desembocadura del Ródano, recibieron de ella, con su existencia, la policía y legislación del país de donde venían. Los marselleses tienen, desde muy antiguo, su legislación naval; traen sus leyes náuticas de los focenses, fundadores de la ciudad (44).

Marsella tuvo, desde los primeros tiempos, el sello de grandeza imprimido a Roma naciente; se distinguió por la

(43) Los jefes marítimos de los griegos eran los almirantes y, se llamaban “navarques”. Los comandantes particulares eran lo que son hoy nuestros capitanes de barco, y se llamaban “tierarques”.

(44) Estos son de la ciudad de Focea en Jonia. No hay que confundirlos con los habitantes de la Fócida, en Grecia.

sabiduría de sus leyes, la regularidad de sus contratos (engagements), la extensión de su industria comercial, etc. Su navegación no se limitó únicamente al Mediterráneo, al que dominó durante medio siglo y al que dió su nombre.

Marsella llegó a ser el depósito universal de los conocimientos humanos y la cuna de grandes hombres de todos los géneros. Legisladores, guerreros, navegadores, poetas, oradores, jurisconsultos, médicos, filósofos, comerciantes, etc., salieron de Marsella, llevando su gloria a lejanas regiones.

Es así cómo el comercio y la navegación llevaron a las colonias griegas, en esta parte de las galias, el germen de la civilización y de la industria.

Hay autores que enseñan que, a ejemplo de los rodios, los marselleses conocieron dos leyes náuticas, que habrían desaparecido con el tiempo.

A pesar de todo, pueden encontrarse trazas de ella en los Statutos Municipales del siglo XIII, que contienen interesantes capítulos sobre navegación y contratos marítimos.

3.—De los romanos

Por sus relaciones con la Grecia, continúa el autor citado, los romanos le debieron su jurisprudencia, su comercio, sus usos, su filosofía, su elocuencia, sus artes, una parte de su lengua, y, como ella, no tardó en adoptar las leyes navales de los rodios.

Es cierto que las primeras leyes y colecciones de leyes de este pueblo, no hablaban particularmente del comercio y de la navegación. Pero un pueblo, como el romano que aspiraba al imperio del universo, no pudo ignorar largo tiempo hasta qué punto el comercio y la navegación eran necesarias para la realización de tan vastos proyectos.

Así, desde el año 259 de Roma, se estableció el Colegio de Mercaderes, llamado también colegio de Mercuriales, porque los romanos miraban a **Mercurio**, como protector del comercio. Adoraban, igualmente a **Isis**, como diosa de la navegación.

Mientras el comercio de los romanos fué interior y terrestre, el derecho civil fué suficiente para regular las negociaciones y dificultades. Pero la navegación dió nacimiento a una nueva especie de negociaciones, que diferían de las terrestres, y que despertaron la solicitud de los magistrados en las diversas partes de la dominación romana y que fijaron la atención de los jurisconsultos (45).

(45) J. M. Pardessus, *ob. cit.*, págs. 55 y sgts.

Ya en la ley de las Doce Tablas, se preocupan los romanos del comercio y de la industrial. Igualmente, en gran número de Edictos, de pretores y ediles, en gran número de Leyes del pueblo y del senado, en las Leyes, Rescriptos, Constituciones y Novelas de los emperadores, se ve la atención de los romanos para cultivar el comercio y la navegación, para mantener en vigor las leyes náuticas y para promulgar nuevas, a medida que las necesidades lo exigían.

A pesar de que sólo Augusto dió la sanción romana a las leyes de los rodios, antes de ella, ya se seguían por el pueblo; tanto era el interés por el comercio y la navegación.

Es en el Edicto Perpetuo de Adriano, donde se encuentran varias leyes marítimas, que constituyen los primeros elementos del derecho privado de los romanos en materia marítima, esto es, sobre la navegación comercial.

Hay también leyes marítimas en el primer cuerpo de leyes que tuvo el imperio romano; el Código Teodosiano. Desde el libro 7.º, se encuentran disposiciones sobre el comercio y la navegación. Se trata de la policía de las costas y de los puertos, de los privilegios de los conductores de naves, cómo reprimir sus fraudes, etc.; prohibición de substraer las naves del cuidado del fisco; obligaciones que afectan a los bienes de la gente de mar, aunque hayan pasado a manos extranjeras a cualquier título, etc.

Asimismo, los libros 4.º, 6.º y 11.º del Código de Justiniano, contienen leyes sobre la materia. Así, encontramos disposiciones sobre la usura, el préstamo, etc.; sobre privilegios de los que ejercen la profesión marítima; sobre sus obligaciones, delitos y penas en que incurrian (46). En el libro 6.º se ordena que en caso de muerte de un patrón de navío, sin herederos, le hereda la corporación de los que ejercen la misma profesión, y no el Fisco.

El Digesto y las Pandectas de Justiniano, tratan también acerca de la navegación y de las naves. Así, hay disposiciones que hacen responsable al armador, de los robos cometidos por la gente de mar empleada en sus naves y aún de las simples negligencias del patrón; disposiciones que obligan al armador a la ejecución de los enganches contratados por el patrón, etc.

Según el libro 4.º del Digesto, el patrón tenía a sus ór-

(46) Los patrones formaban una especie de cuerpos y de colegios, los que estaban bajo la inspección y a disposición del prefecto de Annone. Sus funciones eran no sólo transportar los efectos de los particulares, sino que además, estaban obligados a recibir a bordo, de parte del Fisco, trigo, aceite, vino, monedas, para transportarlas a las ciudades o a los campos militares. No podían eludir estas obligaciones.

denes a la gente del equipaje, destinada a la dirección y maniobra del navío. Estos, como locatarios de servicios, tenían acción contra el armador, para que sus salarios les fueran pagados.

Era permitido insertar en la convención, una cláusula penal para el caso de que el patrón no cumpliera su obligación en la época convenida. Estaba libertado por fuerza mayor.

Algunas disposiciones hablan también de la exención de las cargas públicas a los navegantes. Pero, según informa Pardessus, parece que estas ventajas sólo eran para los que servían en el transporte de granos en la capital.

La Novela CXXII, llega hasta a tasar los salarios de los marineros.

Más tarde, con el deseo de mejorar la obra de Justiniano, se publican las "Basiliques", que a pesar de ser, en general, una imitación y arreglo de las leyes anteriores, tiene un capítulo nuevo, relativo a las obligaciones de los armadores y de su responsabilidad en caso de accidente o naufragio por su culpa.

Hemos dado una mirada de conjunto sobre la legislación marítima extranjera, en los tiempos antiguos. Puede observarse que ella ha ido evolucionando y mejorando notablemente. En un comienzo, casi todas las reglas se limitan a las llamadas de "policía" y también "penales".

Es la legislación romana la que, aunque basada en las anteriores, y, especialmente en la de los rodios, da reglas no sólo sobre los delitos y sus penas, sino también sobre las relaciones civiles de los romanos, en materia marítima y comercial. Así puede verse en el Edicto Perpetuo de Adriano, en el Código Teodosiano y en otras leyes posteriores.

4.—En la Edad Media

Sumario: 1.—Assises; 2.—Rooles de Olerón; 3.—Jugements de Damme o Leyes de Westcapelle; 4.—Leyes de Wisbuy; 5.—Consulado del Mar; 6.—Recés Anseatiques; 7.—Statutos italianos.—Observaciones.

1.—Las leyes del reino a que dió nacimiento el movimiento de las Cruzadas en oriente, formado por varias partes de la Tierra Santa que los europeos arrebataron a los musulmanes, recibieron el nombre de "Assises". Una de ellas, llamada "Assise de la Court deborgés ou bourgeois", contiene algunos capítulos sobre el derecho marítimo y el comercio.

Llenando un vacío de las legislaciones anteriores, habla en uno de sus capítulos de las **penas** en caso de inejecución de los contratos, entre armadores y gente de mar, cuyos salarios (loyers), se hubieren estipulado en dinero. Así, si es el hombre de mar el que no quiere cumplir su contrato, debe devolver el doble de lo recibido; si ya ha trabajado algo, nada debe pagársele, porque ha faltado a su palabra. Por el contrario, si es el patrón quien no cumple la suya, debe perder lo que ha dado; y si lleva a cabo un viaje más corto, debe pagar la totalidad de lo estipulado.

2.—La recopilación de los **Rooles de Olerón**, compuesta de las prácticas en uso en los países del norte de Europa, es otra de las recopilaciones de la Edad Media que gozó de fama universal y que se aplicó en todas partes. Se supone que deriva su nombre de la isla de Olerón, del N. O. de Francia. Pero no hay ninguna certeza acerca de su origen, autor y época. No es sino una recopilación de usos y de prácticas y de jurisprudencia.

La única parte auténtica y primitiva, según intenta de demostrar Pardessus (47), consta de 25 artículos, de los cuales la mayoría tratan de asuntos marítimos.

Entre los primitivos 25 artículos, encontramos que se prohíbe al patrón darse a la vela sin consultar al equipaje, bajo pena de indemnizar la pérdida a los propietarios de la nave, si ésta pereciere. Se agrega, más adelante, que los marineros deben trabajar en el salvataje de la nave y que en este caso el patrón debe pagarles un salario razonable y los gastos de su conducción al país y si no tuviere dinero, puede dar en garantía los objetos salvados. Por el contrario, si la nave se perdiera, pierden también los hombres sus remuneraciones. Se prohíbe a los hombres de mar abandonar el buque; bajo penas diversas.

En caso que caigan enfermos o sean heridos por **culpa propia**, el patrón no está obligado a medicinarlos ni a alimentarlos y puede aún despedirlos; en este caso el hombre de mar es responsable del exceso que deba gastar el patrón por el nuevo contrato. Sin embargo, si el hombre de mar cae enfermo **en el servicio**, el patrón debe enviarlo a tierra, hacerlo cuidar y darle los víveres que le hubieran correspondido estando embarcado. Si la nave tuviere que partir sin esperar el restablecimiento del enfermo, deben pagársele sus salarios. Igual derecho tienen sus herederos, si él muriere sin percibirlos.

Es obligación del patrón mantener la disciplina entre la

(47) Pardessus, ob. cit., tomo I, pág. 286.

gente del equipaje (48), y conciliar sus diferencias. Para la ejecución de estas facultades, se dan diversas reglas, ya se trate de dificultades entre el capitán y los hombres de mar o entre éstos últimos sólamente.

Tiene también el patrón, derecho de despedir a los hombres de mar, después de haberlos excluidos de la mesa por tres comidas consecutivas.

Hay, asimismo, reglas sobre alojamiento y alimentación de los marineros.

En caso de prolongación del viaje estipulado, tienen derechos los hombres, a una mayor remuneración, proporcional; y, en caso de acortamiento del mismo, se les debe la totalidad de lo convenido.

Se reconoce, además, a los marineros, la facultad de bajar a tierra, siempre que se consulte el interés del patrón.

3.—Estas mismas leyes de Olerón, al pasar a Flandes, se llamaron **Jugemens de Damme** o **Leyes de Westcapelle**.

4.—Los habitantes de Esandinavia debieron dedicarse desde muy temprano al comercio marítimo, puesto que tenían puestos en el Océano y en el mar Báltico. Estos pueblos comerciantes y navegantes debieron también luego darse leyes náuticas, como salvaguardia de sus transacciones marítimas.

Es así cómo aparecen las **leyes de Wisbuy**, nombre tomado de la ciudad marítima de Wisbuy al norte de la isla de Gothland en Suecia, y presentada por los autores como el monumento más antiguo del derecho marítimo de la Edad Media.

Contienen estas leyes, muchas disposiciones semejantes a las que aparecen en los **Roles de Olerón** y a las que ya nos hemos referido, aunque también hay disposiciones nuevas. Así, se prohíbe a los marineros contratarse con dos patronos, bajo la pena de perder la mitad de sus salarios y aún la totalidad de ellos; se reconoce al patrón el derecho de despedir a los marineros, pagándoles la mitad del salario, si ocurre en los puertos; y la totalidad, si ocurre fuera de ellos, a menos que mediara un delito por parte de aquellos.

A medida que los diferentes estados modificaban la barbarie de los antiguos usos, continúa J. M. Pardessus, el deseo de perfeccionar su legislación, se hace sentir; y a este respecto los siglos XII y XIII son notables por el progreso y perfeccionamiento del derecho marítimo.

(48) Esta obligación del capitán y las facultades que de ella se derivan, son indispensables y muy antiguas. Las disposiciones de las diferentes leyes han variado según los tiempos y las costumbres; pero siempre han tenido por base el principio de que el patrón debe estar investido de un gran poder, el cual, sin embargo, es menos el de un magistrado que el de un padre de familia (*Idem*, pág. 332).

No hay costumbre o Código de esta época que no ofrezca algunos títulos, podríamos decir extensos, sobre las negociaciones de que se compone el comercio general y, principalmente el marítimo.

5.—La necesidad de confiar el juzgamiento de las cuestiones comerciales a hombres experimentados, se sintió desde antiguo. Estos magistrados llevaron el nombre de **Cónsules** (tan comunes en Roma desde la República), cónsules de mar, cortes de mar, etc.

Por esta razón todas las leyes comerciales marítimas que se conocían en el oriente y que servían para reglar la policía de la navegación, y todo lo que pertenecía al comercio en los mares del Levante, fueron reunidos en un Código y conocidos con el título de **Consulado del Mar**. Esta colección es, después de las leyes griegas y romanas, la colección de leyes más célebres y antiguas que se hayan conservado sobre el comercio y la navegación. Fué de aplicación universal.

No se sabe la fecha exacta de su aparición, ni la ciudad de su origen (se discute si Marsella o Barcelona y las ediciones más antiguas están en idioma catalán); tampoco se conoce el autor.

Hay discusiones también acerca de si es obra de alguna autoridad o si es una simple recopilación de derecho consuetudinario. Con todo, esto último es lo más probable.

En España estuvo en vigencia hasta la dictación de las Ordenanzas de Bilbao, en Castilla; y en Aragón, hasta 1899.

El título III, de la traducción española de Capmany, intitulado: "De las obligaciones entre el patrón y los marineros", contiene 71 capítulos. Haremos un breve resumen de él.

Hace el Consulado, en la parte que nos interesa, distinciones importantes entre los diferentes modos de locación. Así, pueden los marineros contratarse por un precio fijo; a tanto por mes; a tanto por milla de distancia; a discreción, es decir al precio que se quiera; a la parte en el flete, etc.

El patrón tiene numerosas obligaciones con respecto a los marineros, tales como respetar sus contratos (si se han dado la mano, dice el Consulado; como si dijéramos ahora, si ya hubiere firmado el contrato respectivo), sin poder despedirlo, para tomar a otro que cobre un salario más bajo, o para tomar a un pariente, a menos que le pague la totalidad de lo convenido. No puede tampoco despedirlos, antes de terminar el viaje, sino por tres causas: robo, querrela y desobediencia repetida por lo menos cinco veces. Sólo estas causas lo eximen de la obligación de repatriar al marinero despedido en el extranjero.

El patrón debe pagar los salarios convenidos, aunque cuando el marinero no sea competente, a menos que no sea

capaz de la especialidad a que se ha obligado, porque en tal caso, no se le debe sino el salario que el contramestre y el escribiente decidan bajo juramento.

Si el marinero cayera enfermo después de haber trabajado 3 días, debe pagarle la mitad de su salario (49), y dejarlo en tierra, si no estuviere en condiciones de hacer el viaje. Si faltare el patrón, corresponde esta obligación a sus ejecutores testamentarios.

Si el marinero muere a bordo, debe pagársele todo el salario y sus efectos, entregados a sus parientes. Pero si la muerte ocurriere antes de que el navío se hiciera a la vela, se debe a los herederos, un cuarto de su salario. y si fuere después de la partida, pero antes de llegar al punto de destino, se les debe la mitad. Si ya le hubiere sido entregado, debe enviársele a sus herederos. Si el contrato hubiere sido por meses, sólo tienen derecho al sueldo devengado en los meses que hubiere servido.

Es curioso observar que, como medida de protección a los marineros, se ordenaba que en caso de echazón (jet), la pacotilla de éstos no concurría.

Respecto a la manera de pagar los salarios, se dispone que el patrón debe pagar a los marineros con el flete que reciba (salvo que mediara una convención según la cual se permita el pago al final del viaje); si aquél no fuere suficiente, puede contratar un préstamo; y si no encontrare prestamista, está facultado hasta para vender el navío y pagar a los marineros antes que a ningún otro, **siempre que el navío no haya hecho un nuevo viaje.** (Idea semejante contiene la institución de los privilegios marítimos, en la actualidad). Es, además, bastante minuciosa la recopilación, en lo que respecta a medidas para que los marineros sean pagados real y oportunamente por sus patrones.

Igualmente, da reglas detalladas, referentes al modo y hasta cantidad de la alimentación que les debe ser dada a bordo.

Se encuentran también reglas acerca de la situación de los hombres, en caso de venta del navío, distinguiendo según la venta se efectúe en país de cristianos o de Sarracenos. En este último caso, aparece la exigencia de repatriar; además del pago del salario correspondiente.

Es también bastante detallada y minuciosa, la Recopilación que estudiamos, en cuanto a las obligaciones del hom-

(49) Lo dispuesto en el presente Capítulo hace pensar que esta regla sólo debió aplicarse en caso de contrato con salario fijo. Habría un vacío, con respecto a las otras formas de loca reconocidas por el mismo texto.

bre de mar. En general, la primera obligación que tiene, es la de cumplir su promesa de trabajar desde el momento de la estipulación sin poder abandonar el buque, si no es con permiso o en casos especiales. En ella misma se determinan las causas por las cuales puede el marinero abandonar su puesto: matrimonio y otras.

Hay asimismo numerosas reglas para los casos de quere-lla, robo, desembarco sin permiso, etc. Las penas son, además de la pérdida del salario, su entrega a la justicia para el castigo.

Si un marinero desertara antes de que el navío haya terminado el viaje para el cual se hubiere enrolado, debe devolver el salario que hubiere recibido. Si fuere tomado, debe quedar arrestado hasta que devuelva lo recibido y pague los perjuicios que hubiere causado, cuyo monto es fijado por simple declaración.

Da también este cuerpo de leyes, numerosas reglas para el caso que el navío se pierda en país de sarracenos. En este evento, el patrón nada debe a los marineros, ya sea a título de salario, víveres o transporte, puesto que él mismo nada recibe (naturalmente, esta regla no se aplica si el patrón debiera algo a los marineros por otros viajes). Si se acordare alguna reducción a los comerciantes, deben conformarse a ella los marineros.

Por lo demás, no es ésta la única disposición en que los salarios disminuyen a proporción de la pérdida que sufra el patrón en el flete: se asocia a los marineros a la suerte del navío, como dice el autor que venimos siguiendo.

Existe además, en el Consulado, un capítulo especial, acerca de ciertos empleados (quizá corresponderían a los que actualmente se conocen con el nombre de "agentes del servicio general"), que aunque considerados especialmente, por la calidad de servicios que ejecutan, están casi igualados a los marineros, en sus derechos y obligaciones para con el patrón (50).

6.—Ya hemos hablado en el Capítulo I de la formación e influencia incontrarrestable que ejerció en el comercio y economía, la formación de la Liga Hanseática.

Es indudable que si esta gran asociación imprimió mayor actividad al comercio de Europa, exigió, al mismo tiempo, leyes positivas, para organizar su navegación y comercio. Es por

(50) El Consulado dice en este caso, "serviteur" (Pardessus, ob. cit., tomo I, pág. 297). Este individuo no parece ser precisamente un **hombre del equipaje**, ni tampoco un **doméstico** corriente, agregado a la persona de patrón, ya que tiene un privilegio sobre la nave. Se emplea a este individuo en diversos oficios, a los cuales los marineros no podrían dedicarse.

esto que sus diputados, en una asamblea general en Lubeck, dictaron reglamentos que tienen por base el derecho marítimo de los antiguos pueblos, aplicado a los modernos usos de las ciudades confederadas.

Si se consultan los textos de derecho marítimo de la Liga, puede verse que se ocupaban de todas las materias de que puede componerse un Código de Comercio marítimo, con excepción de los seguros. En realidad, se encuentran reglas sobre construcción de naves, cualidades requeridas para ser propietario, patrones o capitanes de navío y sus obligaciones respectivas; obligaciones de los marineros, y salarios correspondientes, etc.

En general, puede decirse que la parte referente a hombres de mar, es bastante estricta en lo que se refiere a los delitos, ya se trate de abandono de puesto, de negativa para ayudar al patrón, desertión, sedición, etc. Las penas son, a veces, la muerte; otras, diversas penas corporales; y, muy a menudo, multas. Por otra parte, después de cometer estos diversos delitos, quedaban en la prohibición de ser empleados en otras naves cuyos pertenecieran a la Liga.

Por lo demás, son semejantes a las legislaciones anteriores.

Se estableció, asimismo, como medida de protección, que los barcos sólo podrían estar tripulados por individuos de naciones pertenecientes a la Liga; y los productos hanseáticos sólo podían transportarse en buques hanseáticos.

7.—En los diversos Estados italianos, es difícil encontrar leyes marítimas anteriores a los siglos XII ó XIII. Pero no por eso se ha de suponer que anteriormente no hayan ejercido el comercio marítimo. Por el contrario, ya hemos visto que lo ejercieron y en grande escala.

Rigieron en Italia, el Consulado del Mar y los usos marítimos de Venecia, por un decreto de 1786 (III Codice para la Veneta Mercantile Marina, Venezia, 1786).

Nápoles, Toscana, Génova, etc., poseían sus leyes particulares.

Respecto de Génova, se encuentran numerosos reglamentos marítimos, para el ejercicio del comercio, para la administración de las factorías y colonias que había establecido, modificándose o explicando unos a otros, lo que trajo, como es natural, enorme confusión en la legislación.

Uno de los documentos de gran importancia para el derecho marítimo privado, es el estatuto de 1339, relativa al arriendo de los marineros, titulada "Tractatus marinarioum", que sufrió algunas modificaciones.

Aparecen más tarde otros estatutos que dejaban, sin em-

bargo, subsistir gran cantidad de disposiciones sobre policía de navegación y gente de mar.

La ley publicada en 1607, estableció que a los oficiales, marineros y servidores que desertaran del viaje en que se enrolaban, podía infligírseles toda clase de penas, aún corporales, exceptuando la muerte. Era también la ley bastante estricta con los capitanes y otros magistrados que, conedores de este delito, no castigaban o detenían al inculpaado.

Venecia, con ser la más antigua de las repúblicas marítimas italianas, no posee documentos legales, anteriores al siglo XIII. Sin embargo; es sabido que a penas fué bastante poblada, aseguró relaciones con el imperio griego; que sus habitantes tomaron parte en la primera cruzada y que formaron factorías importantes en los puertos de Siria y Palestina, conquistados por los príncipes latinos.

A consecuencia de las estrechas relaciones comerciales que mantuvo Venecia, como las demás ciudades marítimas del Adriático, en esos puntos, debió tomar, desde muy temprano, medidas contra la peste: se fundaron lazaretos y se exigió la cuarentena de los navíos, mercaderías y personas que de ahí provenían.

En el año 1255 apareció un estatuto; pero parece ser una revisión de reglamentos anteriores. Si bien contiene innovaciones en lo que se refiere a averías.

Por lo demás, con el objeto de acaparar el comercio, tanto oriental como occidental que ejercían, se prohibió a los buques extranjeros hacer el transporte nacional.

De las ciudades que formaron los Estados Pontificios, es Ancona la que, por sus antiguos recuerdos y documentos del derecho marítimo, merece estudio.

El estatuto marítimo de esta ciudad (rival de Venecia por su comercio y navegación), de 1397, habla del juramento de fidelidad y de buena fe que deben prestar los que conducen la nave; de lo que los marineros debe hacer durante el viaje; que los marineros, una vez contratados, deben presentarse a trabajar, bajo pena de devolver lo recibido y además, el doble; que, por su parte, el patrón no puede despedir al marino o servidor, antes que termine el viaje, bajo pena de multa.

Existen también numerosas reglas acerca de los derechos del hombre de mar cuando es herido, enfermo, etc.; semejantes a las del Consulado del Mar.

Encontramos, asimismo, en este Estatuto, la regla de la validez de los compromisos de los menores de 25 años y mayores de 17, para algún objeto mobiliario.

Los herederos del marino que muere en el viaje de ida, tienen derecho a la mitad de sus salarios; y a la totalidad, si la muerte ocurre en el de vuelta.

Se autoriza el arresto y detención a los marineros que desertan, hasta que devuelvan el doble de lo que hubieren recibido. Y si es el patrón el que abandona al hombre de mar, debe darle el doble del salario convenido. No puede despedirlo sino por causas justificadas.

En este Estatuto encontramos algunas disposiciones acerca de los hombres que sirven en las galeras (51). Si alguno se contrata y de esta promesa hay constancia escrita en los registros del escribiente de la galera (52), el contrato deberá ser ejecutado y cumplido bajo pena de diez libras.

Se permite al patrón y al piloto, pegar a los marineros, pero con moderación y sin efusión de sangre, y tienen, por su parte, la obligación de traer de vuelta a los contratados y con el mismo sueldo.

No creemos necesario extendernos en la legislación marítima de otros estados, tales como Sicilia, Nápoles, Cerdeña, etc., no porque fueran ciudades sin importancia en esta materia, sino porque lo que conocemos de su legislación es más o menos semejante hasta lo que hasta aquí hemos visto.

De ningún modo estaría demás hacer notar que, por su misma posición, estas ciudades, desde muy temprano han debido dedicarse a esta clase de comercio, y, por lo mismo han debido poseer y han poseído, como es natural, una legislación detallada y tan perfecta como era posible en la época.

En los tiempos modernos, la actividad económica de la península es de decadencia, ya que el Mediterráneo, principal teatro del comercio exterior del Occidente e importantísima vía del tráfico entre Europa y Asia, (donde Italia ocupa tan excelente posición), deja de ser el eje del comercio universal.

Hemos podido observar que estos cuerpos de leyes diferían muy poco entre sí; y es natural que así sea, puesto que se trató, según todas las probabilidades, de recopilación de prácticas en las diversas localidades, tomando diferentes nombres. Aún más, hubo ocasiones en que, a las mismas reglas,

(51) Dice Pardessus, en la obra ya citada, que estando las galeras destinadas al corso, necesitaban de una disciplina más severa, severidad que subsistió por mucho tiempo. Hay también, con relación a ellas, reglas especiales sobre sueldo.

(52) Pardessus, en su "Colección de Leyes Marítimas", tomo VI, pág. 181, no cree que el Estatuto comprenda aquí a los hombres que, sea por el efecto de condenaciones, sea como tomados a los musulmanes, estaban a disposición de la autoridad pública. Por esto, dice, evita emplear las palabras "galériens" y "ehiourme"; y, en cambio, usa la palabra "galéore".

al pasar a otra ciudad, se les llamó de modo diferente, como ya lo hemos advertido (Rooles de Olerón que al pasar a Flandes, se llamaron Jugements de Damme o Lois de Westcapelle). Igualmente, ya hemos visto que las leyes de Wisbuy (en Suecia), tienen muy pocas diferencias con los Rooles de Olerón.

No puede decirse lo mismo del "Consulado del Mar", el que es más detallado y más completo que los cuerpos de leyes anteriores. Así, tenemos que reconoce seis diferentes modos de locación de servicios, que obliga al patrón y al marino a respetar sus contratos siempre que "se han dado la mano"; que hace responsable al piloto, si el navío se perdiera por su culpa, etc.

Con todo, contiene también numerosas disposiciones que ya habíamos encontrado en los Rooles de Olerón, tales como la que establece la situación del hombre de mar en caso de naufragio, sus derechos en caso de enfermedad y de muerte, etc.

La legislación marítima de la Liga Hanseática (los "Régés Hanseatique", como allí se llamaban), es ya muy perfecta y muy completa, aún cuando domina más que nada, en su letra, el rigor y dureza, para con los marineros.

5.—En los países europeos

Sumario: 1.—Alemania; 2.—Inglaterra; 3.—Francia; 4.—España.

1.—a) Un derecho marítimo, no se viene a conocer sino muy tarde en Prusia. Sin embargo, se puede mencionar una antigua Ordenanza de Königsberg de 1278, con algunas disposiciones de policía. Más tarde, en 1625, se publicó una ley que contiene algunas disposiciones sobre el comercio marítimo. En 1727, aparece otra ley sobre derecho marítimo, seguida de diversas Ordenanzas, hasta 1765.

El 1.º de junio de 1794, los Estados prusianos conocen una nueva legislación (Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten), en la que se tratan todos los puntos de derecho marítimo.

El Código siguiente, de 1861, fué sucesivamente introducido en los diferentes Estados de Alemania, llegando a ser ley federal a partir de 1869 y ley del Imperio en 1871.

El Código de Comercio alemán hoy vigente, de 1897, trata del derecho marítimo en el Libro IV, arts: 474 a 905. Pero hay que agregar sobre esta misma materia que nos interesa, algunas leyes posteriores muy importantes.

Así, tenemos la gran ley sobre gente de mar (Seeman-

sordnung), de junio de 1902, modificada por una ley de 1904, y completada por ley de 1902, sobre oficinas de colocación, y por la Ordenanza de 1903, sobre procedimiento penal ante las oficinas de la gente de mar.

Para asegurar la debida concordancia del Código de Comercio alemán (de acuerdo con aquella ley de junio de 1902, sobre gente de mar), hubo de modificarse por ley del mismo año 1902.

(Más adelante, haremos un estudio comparativo de las legislaciones protectoras de los obreros marítimos, en Alemania, Inglaterra, Francia y España).

b) Hasta 1870, no figuraba Alemania en el movimiento marítimo sino por su comercio en el puerto de Hamburgo. En 1914, ya ocupaba el segundo lugar, entre las naciones marítimas, muy cerca de Inglaterra, gracias a sus esfuerzos en todo sentido, para llegar a poseer una marina mercante (líneas regulares, sociedades de armamento, excelentes puertos, etc.). Desgraciadamente vino la guerra de 1914 y Alemania perdió una buena parte de su flota. Por el Tratado de Paz de Versalles, hubo de ceder a los aliados casi la totalidad del resto.

Sin embargo, rápidamente se está resarciendo de aquellas pérdidas y actualmente, se protege en Alemania la navegación, mediante premio a la construcción y fletamento de naves. Está ocupando ya un lugar muy cercano a la Francia.

2.—a) Es de todos conocido el espíritu tradicionalista de los ingleses en cuanto se refiere a las relaciones entre particulares. Es así como, aún cuando por su posición y condiciones posee un comercio, y un comercio marítimo muy extenso, sólo cuenta con pocos documentos legislativos, referentes al derecho marítimo privado.

Las leyes de Guillermo el Conquistador, ofrecen ya un verdadero texto de derecho marítimo. Se establece también en Inglaterra, la jurisdicción del Almirantazgo, aún cuando se ignora, a ciencia cierta, la fecha.

El texto en vigor en la actualidad, es el "Merchant Shipping Act" de 1894, que ha sufrido modificaciones posteriores. Es más que nada una ley administrativa, pero toca en muchos puntos al derecho marítimo privado.

Además, hay una serie de leyes recientes que han sido incorporadas a aquél: ley de 1906, que extiende a la gente de mar los beneficios de las leyes sobre accidentes de trabajo (Workmen's Compensation), modificada en 1913 y reemplazada por el Act de 22 de diciembre de 1925; ley de 1911, sobre policía del trabajo, que da a la administración poderes reglamentarios extensos; ley de 1924 ("National Health Insurance Act"), que establece el seguro nacional contra enferme-

dad y el Reglamento de 23 de diciembre de 1924, que dicta las medidas aplicables a la marina mercante, sobre accidentes del trabajo.

b) En cuanto al otro aspecto, es decir, a la protección del comercio y navegación, diremos que durante mucho tiempo los navíos ingleses no se dedicaron a operaciones comerciales, sino sólo al corso.

Ya hemos visto que hasta el siglo XV el comercio de Inglaterra fué bastante mediocre. Fué esencialmente un país productor de primeras materias, cuyos puertos habían servido de refugio a las flotas extranjeras. Pero en lo sucesivo, se desarrolló, sobre la base de las materias primas indígenas, una industria nacional (53). Hasta este siglo, Inglaterra había sido exportadora de productos; pero a comienzos del siglo XVI se prohíbe (prohibición que duró más o menos cincuenta años), esa exportación.

Asimismo, por sus leyes relativas a la importación se ve que Inglaterra, sin dejar de ser una nación agrícola, aspira a ser potencia industrial.

Pero, aún más brillante que el desarrollo de su comercio exterior, es el de su marina mercante.

Ya a fines del siglo XIV, el interés de la navegación hace pensar que no debe dejarse el comercio en manos de los extranjeros. Y por leyes de 1381 y 1390, no se permite a los ingleses exportar sus mercaderías sino por navíos nacionales. Se prescriben, asimismo, medidas para que los armadores se contenten con un flete equitativo (54).

En 1578, Isabel se pronuncia enérgicamente contra los privilegios de la factoría hanseática.

Con las ideas mercantilistas reinantes en el siglo XVII, no podía menos de intentar Inglaterra, en seguir fomentando su marina comercial.

Y así, en 1651 vemos aparecer "la más sabia de las leyes comerciales de Inglaterra" (56), la célebre "Navigation's act", dictada por Cromwell y modificada en 1660.

Fácilmente puede comprenderse el fin proteccionista de esta ley, si se considera que dispuso: 1) todo producto inglés debe ser llevado al extranjero por buque con bandera nacional; 2) todo producto extranjero sólo puede ser llevado a Inglaterra por buque inglés o por buque del país de donde el producto proviniera; 3) el comercio de cabotaje dentro de

53) Se ha dicho que estas disposiciones fueron las que sentaron las bases de la famosa "Acta de Navegación".

(54) Neurath y Sieveking, "Historia de la Economía", pág. 251.

(55) A. Smith, "An Inquire into the Nature and Causes of the Wealth of Nations", citado por D. Martner, "Economía Política", pág. 489.

las islas, es privilegio de los buques nacionales; y 4) el comercio de Inglaterra con sus colonias, queda reservado a los buques ingleses.

Se perseguía con esta política, obtener, al menor costo posible, aquellos productos que no se producían en Inglaterra.

Como medida de protección a los marineros nacionales, agrega esta ley que, en adelante, todo barco de pabellón nacional, debe ser conducido por capitán inglés y equipaje en su mayoría inglés.

Para facilitar el reclutamiento del equipaje, dicen G. Renard y Weutense en su obra "Le Travail dans l'Europe Moderne", se hace grumetes a los niños abandonados, se facilita la naturalización de los marineros extranjeros, se prometen socorros a los marineros viejos o enfermos, a las viudas y huérfanos de los que han perecido en el mar.

Además, se otorgan gratificaciones a los grandes armadores y a los exportadores de granos.

Para dar mayor confianza a los armadores, continúa el autor que venimos siguiendo, la escuadra hace la policía de los océanos, mediante el pago de una módica suma; igualmente, se establece un sistema de seguros contra los riesgos de mar.

Cuida el Estado, por su parte, de colocar faros en los puntos peligrosos y de confeccionar mapas más perfeccionados; agranda los puertos y prohíbe botar los desperdicios en la proximidad de los canales de acceso.

Interviene, por último, el gobierno, a favor del comercio marítimo, otorgando a ciertas sociedades de comerciantes, privilegios más o menos extensos.

Enrique VIII e Isabel, protegieron oficialmente ciertas **Compañías**, las que obtuvieron verdaderos monopolios: Compañía de las Indias Orientales, de la Rusia, etc.

Bajo los Stuardos, se establecen las Compañías de Guinea, del Levante, del Mar de Hudson y mar del Sur.

Dos siglos más tarde, el progreso llevado a cabo, era notable.

El efecto inmediato del Acta de Navegación, afirma el señor Macchiavello (56), fué derribar el poderío marítimo de Holanda y el efecto mediato, todo el engrandecimiento económico del Reino Unido.

Pero luego empezaron a sentirse los efectos de este excesivo proteccionismo, y hubo de irse modificando el rigor de esta ley, hasta quedar completamente derogada en 1849.

Es sabido que su derogación se debe especialmente a la

(56) S. Macchiavello V., "Política Económica Nacional", tomo II.

acción de la Liga de Manchester, bajo la dirección de Cobden (la anticorn league), pues fué el trigo el producto que más sufrió las consecuencias de este proteccionismo tan riguroso. Así, entre los años 1815 a 1827, se vendía en Inglaterra, a un precio superior en un 46% al que el mismo producto tenía en Francia; y hasta 1841 en un 28 1/2% más alto.

Desde aquella fecha, hasta ahora, Inglaterra ha seguido una política libre-cambista.

Sabido es que Inglaterra, desde comienzos del siglo XVIII y hasta la fecha, tiene sobre las otras naciones, una superioridad incontrarrestable, si bien actualmente está en fuerte concurrencia con Estados Unidos de Norte América.

Inglaterra posee el tercio de la flota de vapor del mundo, y más de la mitad de los vapores de más de 20,000 toneladas.

3.—a) Para estudiar desde sus orígenes el derecho marítimo de la Francia, es necesario dividir su territorio en dos partes: 1.º) el que formaba la República de Marsella y sus dependencias, y 2.º) lo que habían conquistado los romanos y convertido en provincias narbonenses.

Es indudable que Marsella poseía sus leyes propias. El resto del territorio, esto es, la sometida al imperio de los romanos, debe haberse regido por las Constituciones de los Emperadores y escritos de los jurisconsultos, que más tarde formaron el derecho justiniano.

Durante las invasiones de los visigodos y francos, los usos romanos continuaron rigiendo el comercio marítimo que podía desarrollarse en ese estado de revolución existente.

Pasó tiempo antes de que los reyes se ocuparan de la legislación náutica; sólo en las Capitulaciones de Carlomagno, Luis el Santo y Carlos el Calvo, se encuentra un capítulo titulado "De litorum custodia". Sin embargo, desde antiguo, se ve a los francos tener relaciones con oriente.

En el reinado de Carlos VI, encontramos ya una legislación náutica. En esta fecha se comienzan a reglar los derechos y jurisdicción del almirante, que toma el título de "almirantazgo".

Se dictan con posterioridad varias leyes sucesivas de diversos monarcas, para determinar la competencia de los jueces del almirantazgo y la acción de supervigilancia y protección de parte del gobierno. Así, el edicto del Almirantazgo de 1584, somete a reglas fijas la explotación de pesquería y armamento de navíos: nadie podía ser patrón de un buque sin haber rendido exámenes especiales y recibido el título que le daba el derecho de comandar. Pero sobre todo, **se protegía a los armadores del país contra la concurrencia extranjera.**

Enrique IV es el primer rey de Francia que piensa en el establecimiento de una marina en el país y en las ventajas que podía procurar el comercio de Indias.

En la Ordenanza de 1629, bajo otro Monarca, se insertan ya ciertos artículos tendientes a establecer a la vez, orden en la marina de guerra y una policía en la navegación mercante (57).

Pero la idea de coordinar todas estas materias y de formar un Código que completara leyes positivas ya existentes, en relación con el derecho marítimo privado, se reservaba para el siglo de Luis XIV y del célebre Colbert, en 1681.

La Ordenanza de esta fecha está dividida en 5 libros, de los cuales el II trata de "las personas empleadas en el comercio marítimo y de la propiedad de las naves". el III, de "los contratos marítimos de todas clases", etc.

En el Libro II ya citado, se dan reglas concernientes a las condiciones de capacidad del capitán y del piloto; sus derechos, prohibiciones y obligaciones; se habla también en él, del escribano, que tenía algunas de las atribuciones que en la actualidad tiene el capitán, tales como la de llevar un registro o diario; recibir testamentos de personas embarcadas, hacer inventario de sus bienes, etc. El título IV del Libro II, habla del piloto y establece que cuando el navío se pierde por su ignorancia o negligencia, además de ser condenado a una multa, debe ser privado para siempre del ejercicio del pilotaje. (Disposición igual a la del cap. 25 de los R. de Olerón) En cambio, el art. 920 de nuestro Cód. de Comercio dice que si hay **dolo**, además de ser castigado con arreglo a la ley penal, "quedará inhabilitado por el término de 6 años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes").

Las disposiciones acerca del contramestre, son semejantes a las contenidas en nuestro Código de Comercio (Lib. III, 4), y no las reproducimos.

De las **obligaciones** de los marineros, se ocupó el tit. VII del Lib. II; y de los **salarios** de los mismos, el tit. IV Lib. III.

Los marineros están obligados a colocarse en el día y lugar designado, para cargar los víveres, equipar la nave y hacerse a la vela. Se prohíbe a un marinero contratado para el viaje, abandonar la nave sin licencia por escrito, hasta que aquél termine verdaderamente. Si el abandono ocurre antes

(57) Por tratado de 19-V-1626, con Nicolás de With, holandés, y Jean Meurier de Saint Remy en Bretaña, Luis XII creó una Compañía General de Comercio, que llevó el singular nombre de "Compagnie de la nacelle de Saint Pierre fleurdelysée". Y por edicto de mayo de 1628, creó también la Compañía del Canadá.

de comenzarse el viaje. puede el marinero ser arrestado donde fuere habido, y constreñido a devolver lo que hubiere recibido y obligado a servir por el tiempo estipulado, sin salario ni recompensa. Si ocurre después de comenzado, puede ser castigado corporalmente (58). Se prohíbe a los marineros (mariniers et matelots), tomar las vituallas del barco, sin permiso del patrón o despensero, bajo pena de perder un mes de sus salarios.

Los delitos de sedición, lesiones corporales, etc., tienen pena de muerte. Si el marinero de guardia, o el que hace el cuartó, se duermen, deben ser puestos en los fierros durante 15 días; y el hombre del equipaje que lo encuentre dormido sin dar aviso, es condenado a 100 "sols" de multa. Si alguno abandona el buque o al maestro en el combate, es castigado corporalmente.

Se prohíbe, por otra parte, contratar marineros para los extranjeros; y a los hombres contratarse, sin el permiso real, bajo pena ejemplar.

El título IV del Libro III ("De l'engagement et des loyers de matelots"), contiene principios que existían desde antiguo en los tít. 15, 16, 17, 18 del Lib. IV del Estatuto de Marsella.

Según el art. 1.º, las convenciones de los maestros con las gentes de su equipaje deben ser redactadas por escrito y deben contener todas las condiciones, sea que se contraten por meses o por viajes, sea según los beneficios o al filete (59); de otra manera, los **hombres serán creídos bajo su palabra** (60).

Se prohíbe a los marineros cargar mercaderías por su

(58) Afirma Pardessus que la fuente de este artículo está en el 67 del edicto de 1584. Las medidas de represión contra los marineros desertores son determinadas por el art. 14 del tít. XVI y por el tít. XVIII de la Ordenanza de 31-X-1794, y mantenidas por el art. 61 de la ley de 22 de Agosto de 1790 (Pardessus, ob. cit., pág. 355 t. V).

(59) La Ordenanza no ha copiado, en esta parte, las disposiciones pertinentes del C. del Mar. En efecto, éste reconoció 3 especies de pruebas del contrato: la inscripción por el escribano sobre el registro de la nave; el escrito recíproco y la convención verbal, dándose la mano. La Ordenanza, en la expresión **por escrito**, parece conservar las dos primeras formas, más no así la última.

En general, en Francia, los Rgts. de Marina han considerado que el rol servía para constatar el contrato y sus condiciones. Así él reconoció también el art. 250 del C. de Comercio francés, que reemplazó al art. que estudiamos.

(60) "Les conventions des maitres avec les gens de leur équipage seront redigées par écrit, sinon les matelots en seront crus à leur serment". Este principio, contrario al derecho común, no fué conservado por el C. de Comercio francés, informa Boulay Paty.

cuenta bajo ningún pretexto, sin pagar el correspondiente flete, si de ello no se hace mención en el contrato (61).

Si hubiere de terminar el viaje por un hecho de los propietarios, maestros o comerciantes, antes de la partida de la nave, a los marineros contratados por el viaje, deben pagárseles los días trabajados y además un cuarto de su salario; proporcionalmente, a los que están contratados por meses. Pero si la ruptura tiene lugar después de comenzado el viaje, los contratados por el viaje, tienen derecho a salario íntegro; el correspondiente a los meses que hubieren servido y al que le sea necesario para volver al punto de partida, a los contratados por meses. Unos y otros deben recibir alimentos competentes hasta ese día.

En caso de interdicción de comerciar en el lugar de destino del buque o si éste es detenido por orden soberana, antes de comenzar el viaje, no se debe a los marineros (contratados por viaje o por meses), más que los días trabajados; y si esa interdicción ocurre durante el viaje, a proporción del tiempo servido; pero si se tratare de detención, durante el viaje, debe pagarse la mitad del salario durante el arresto a los marineros contratados por meses; el de los contratados por viaje, no sufre ninguna disminución.

Las reglas acerca del aumento o disminución de salario en caso de prolongación o acercamiento de la ruta, son semejantes a las que ya conocimos al detallar el contenido de los R. de Olerón y C. del Mar. Esa misma regla está reproducida por los art. 255, 256 y 257 del C. de Comercio francés.

Hay también en la Ordenanza reglas especiales para el caso de apresamiento o naufragio de la nave, en lo que respecta al salario debido a la tripulación: son sustancialmente iguales a lo que disponen los arts. 948 y 949 de nuestro C. de Comercio, y que veremos en su oportunidad.

Para proteger al marinero, se dispone que si es despedido, sin causa justa, antes de comenzar el viaje, debe pagársele un tercio de los salarios; y si es durante el viaje, el total más los gastos de vuelta. Si el marinero cae enfermo en el servicio de la nave o durante el viaje, debe pagársele el salario y ser alimentado a expensas del navío. Pero si es herido en tierra, a donde hubiere descendido sin permiso, no tiene estos derechos y aun puede ser despedido.

En caso de muerte hay numerosas reglas, muy parecidas a las sentadas por nuestro C. de Comercio, y a las que también nos referiremos más adelante.

(61) Precepto que parece tomado de los Roles de Olerón.

Habla también la Ordenanza del privilegio que tienen los salarios de los marineros: la nave y el flete están especialmente afectos a ellos. Además, se dispone que los salarios de los marineros no contribuirán en las averías, si no es para el rescate de la nave. (Esta disposición no se reproduce en el C. de Comercio francés).

Es de advertir que estas disposiciones acerca de los salarios de los marineros, que hemos visto, se aplican también a los oficiales y a otras personas del equipaje (62).

Rigió esta Ordenanza hasta la dictación del C. de Comercio francés en 1807. No nos detendremos especialmente en el estudio de éste, porque ya lo hemos estudiado, en parte, al hablar de la Ordenanza, y, además, porque volveremos nuevamente a tratarlo, en el Capítulo correspondiente a "Chile".

Por otra parte, las leyes de 13 de Diciembre de 1926 (**Código de Trabajo Marítimo**) y de 17 de Diciembre del mismo año (**Código disciplinario y penal de la Marina Mercante**), han modificado y reemplazado, en gran parte, la legislación marítima francesa. A ellas nos referiremos cuando estudiemos el Código de Trabajo chileno.

Existen, además, dos leyes interesantes a esta materia, del año 1928: sobre pilotaje y sobre crédito marítimo.

b) En cuanto a su progreso económico, Francia sigue de cerca a Holanda e Inglaterra.

Para no dejar escapar los beneficios que comporta un extenso comercio exterior, ya en el siglo XVI los reyes de Francia se preocupan de organizar y controlar el ejercicio de esta nueva industria nacional: la marina mercante.

El Edicto sobre el Almirantazgo, de Marzo de 1584, somete a las reglas fijas la explotación de la "pecherie", y el armamento de las naves: nadie puede ser patrón sin tener un título especial de tal. Esta medida tenía por objeto proteger a los armadores nacionales de la concurrencia extranjera.

Luis XI ordenó que siempre que se exportara, debía hacerse en navíos franceses.

Bajo pena de confiscación de la nave y de la carga, Richelieu prohíbe a los extranjeros cargar en los puertos del reino, a menos que no hubiere en el lugar, ningún buque nacional.

Respecto a las importaciones, ya un edicto de 1540 prohibía la introducción de especies a menos que vinieran directamente de los países productores.

(62) Dice Pardessus que le ha sido imposible encontrar la fuente de este artículo, que, por lo demás, fué reproducido por el art. 272 del C. de Comercio francés.

Enrique IV impuso un derecho de anclaje sobre todas las naves no francesas que entraran en sus puertos.

El ejemplo de Inglaterra inspiró a Colbert, y después de algunos edictos (el de 1664 que acordó gratificaciones a los constructores y estableció derechos protectores; el de 1669, que permitió a los nobles ejercer el comercio marítimo; el de 1650, que estableció un derecho proporcional de 50 centavos por tonelada. Para ser dispensado de él, no sólo era suficiente que el navío perteneciera a un armador francés, sino que además era preciso que los $\frac{2}{3}$ del equipaje fueran nacidos en el reino), aparece, en 1670, el Reglamento real, llamado "Pacto Colonial," que reserva la producción colonial al mercado metropolitano y satisface las necesidades coloniales con la producción metropolitana; y reserva la navegación entre Francia y las colonias, al pabellón nacional. Bajo pena de confiscación, las naves extranjeras no podían desembarcar en las colonias francesas.

Pero un medio más directo todavía para aumentar la marina mercante nacional, consiste en ofrecer primas al armamento. Y así, para compensar la carestía de los materiales (leña, fierro), por los cuales Francia era tributaria del extranjero, Colbert concedió 5 libras por tonelada a todo navío construido en astilleros franceses; y 2 $\frac{1}{2}$ libras únicamente a los traídos de fuera.

En cuanto a los equipajes y a la mano de obra reclamada por las construcciones, se ordenó a "todos los marineros, calafates, cordeleros y veleros y pescadores empleados en el extranjero, bajo pena de confiscación, volver al reino y ponerse a disposición del rey y de los comerciantes" (63).

Se atrajo, asimismo, Colbert, a los más hábiles constructores de las naciones marítimas rivales.

Se formaron por este tiempo, ciertas Compañías oficiales, más o menos sostenidas por el Estado, para efectuar un extenso tráfico comercial; pero ni aun así pudieron mantenerse.

Hacia fines del siglo XVIII, cambia el panorama. Los barcos no son protegidos por los del rey; el comercio del Levante cae en manos de los ingleses; y, en plena guerra, los navíos holandeses, bajo pabellón danés o sueco, entran a los puertos de Francia y ejercen el cabotaje que las ordenanzas reservaban al pabellón nacional.

"No más construcciones, a pesar de las primas. Los armadores no tienen derecho a enrolar marineros: los necesita

(63) G. Renard y Weulserse, "Le Travail dans l'Europe Moderne, pág. 171.

el rey. Los capitanes, forzados a formar su personal como puedan, toman aventureros, aun inválidos y "extranjeros" (64).

Con todo, afirman Renard y Weulerse que bajo el impulso enérgico de Colbert, se reanimó la marina francesa; y que en un cuarto de siglo (1715-1740), los barcos ocupados en el comercio exterior, se elevan de 300 a 1.800. Si a esta suma se le agregan las embarcaciones de todas toneladas, destinadas al cabotaje, a la pesca costanera y a la pesca de altura, hacen un total de más de 5 mil unidades, mortadas por más de 40,000 hombres del equipaje.

Este desarrollo se detiene por la guerra de sucesión de Austria y la guerra de Siete Años; pero nuevamente empieza a surgir, desde 1764 adelante.

La Constituyente de 1791, de acuerdo con las ideas de igualdad, suprimió todos los favores hacia la marina mercante nacional. Pero el Acta de Navegación de 1793, en una reacción vigorosa, tomó cuatro medidas en su favor: 1.º obligación de hacer construir en Francia las naves que quisieran obtener la nacionalidad francesa; 2.º prohibición de la navegación indirecta; 3.º mantenimiento del Pacto Colonial; y 4.º reserva a los navíos franceses, del cabotaje y "bonnage".

Con todo, la víspera de la Gran Guerra, Francia ocupaba sólo el 5.º lugar entre las potencias marítimas, después de Inglaterra, EE. UU., Alemania y Noruega, situación que, naturalmente, hubo de empeorarse durante ella.

Solamente después de 1918, viene a levantarse su marina mercante, alcanzando en 1926 a 1752 naves de más de cien toneladas. El pabellón francés representa, en el comercio exterior, 35% de importación (contra 22% en 1913) y 58% de exportación (contra 56% en 1913).

El movimiento total de la navegación marítima, a la entrada y salida de los puertos, es de 53,000 navíos, con un tonelaje neto de 105.000.000. Pero son extranjeros más de 36.000 navíos y 79 millones de toneladas.

Desde fines del siglo XIX, se han dictado leyes, en Francia, que fomentan la construcción de las naves y se conceden primas a las máquinas.

4.—a) Cada uno de los Estados que pasaron a formar **España** bajo el reinado de Carlos V, tenían sus leyes propias y algunos continuaron rigiéndose por sus costumbres aún después de la unión.

(64) Sagnac, "Histoire de France", t. VIII, pág. 203, citado por Renard y Weulerse, ob. cit., pág. 178.

En el "Codex Visigothorum", que rigió en la península a la caída del imperio de occidente, se encuentra "el más antiguo testimonio del derecho acordado a los navegantes extranjeros, dice Pardessus, para ser juzgados por magistrados o árbitros de nación y de acuerdo con sus propias leyes" (65).

Pero a medida que la industria y el comercio se desarrollan, se siente la necesidad de constatar por escrito los usos que suplían el silencio e imperfección de las leyes antiguas.

Aunque no se puede encontrar en la legislación marítima de Barcelona, sino hasta fines del siglo XIII, un reglamento sobre obligaciones de los patrones de navíos y de las de los marineros, es indudable que durante su activa navegación de los siglos X y XI, han tenido usos locales, tales como los de Marsella y Pisa.

Las "Costumbres de Valencia", publicadas en 1250, con adiciones posteriores, contienen un gran número de disposiciones sobre derecho marítimo. Para llenar los vacíos dejados por ellas, en 1258, Jacques I ratificó un reglamento sobre la navegación, que parece haber sido seguido en el resto de sus Estados.

Pero a medida que la navegación tomaba extensión, se presentaban cuestiones a las que no se podía encontrar solución en la legislación existente. Por otra parte, la mala fé de los patrones, la indisciplina de los marineros, exigían leyes más y más completas. Se publicó una nueva Ordenanza, en 1340 (ó 1341).

Se instituyó también, a fines del siglo XIII, en Valencia, una jurisdicción de Cónsules de Mar, completada por una de jueces de apelación. Más tarde, se aplicó a Barcelona este mismo Reglamento.

Las reglas contenidas en el "Coutume de Valencia", parecen en general, tener por objeto, los armamentos en corso; sin embargo, tuvieron aplicación en todas las expediciones comerciales.

Las Ordenanzas de 1340 y 1343 contienen numerosas disposiciones sobre esta materia; pero la fuente de casi todas ellas, puede encontrarse en el C. del Mar.

La Ordenanza de Corso de 1354 es mucho más estricta en las penas, que las leyes que hasta aquí hemos conocido. Así, se ordena que si por la fuerza de cualquiera de los subordinados, la galera debiera ir a otro punto que el determinado, todos los que la tripulan deben morir sin remisión al-

(65) Pardessus, ob. cit., t. V, pág.321.

guna, porque es una rebelión. Igual pena merece el capitán que se separa con su galera, sin licencia, de la escuadra.

La Ordenanza de los Magistrados de Barcelona de 1435, sobre policía marítima, tiene algunas disposiciones acerca de las obligaciones de los patronos, cargadores y equipaje, etc.: parece destinado a completar las disposiciones del C. de Mar.

Una vez que España recobra su nacionalidad, es en los monumentos de legislación redactada por Alfonso X, donde se encuentran los más antiguos textos de derecho marítimo propios del territorio. El derecho romano y los usos que las necesidades habían introducido desde el siglo V, sirvieron a la redacción de los títulos relativos a la navegación y al comercio marítimo, contenidos en el Fuero Real y en las Partidas.

Estas leyes, y otras posteriores, se conservaron en vigor hasta 1827, año en que, las "Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. Y. M. L. (muy noble y muy leal), villa de Bilbao, fueron declaradas ley general de España.

El Código de Comercio español, de 1829, contenía 1219 artículos, divididos en 5 Libros, de los cuales el III (compuesto de 5 títulos), se ocupaba del comercio marítimo.

Rige ahora el Código de Comercio de 1885. Este Código ha adoptado, con muy pocas variantes, las disposiciones referentes a comercio marítimo, contenidas en el Libro III del anterior.

Con posterioridad se ha dictado una Ley (1909), sobre comunicaciones y pesca marítima, que contiene reglas detalladas sobre policía administrativa y protección a la marina mercante, un Decreto (1925), que reemplaza uno de 1909, sobre enganche de la gente de mar; y una Ordenanza (de 1911), modificatoria del reglamento relativo a la marina mercante.

Actualmente el Decreto-Ley de 23 de Agosto de 1926, constituye el **Código de Trabajo** español, y por él quedaron derogadas "las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones hasta ahora vigentes en todas las materias que son objeto de este Código" (art. 439).

Sin embargo, el art. 56 (Tit. III del Lib. I), en el rubro "Del contrato de embargo" dice que "lo dispuesto en este Tit. se entiende sin perjuicio de lo que preceptúa acerca de la materia del C. de Comercio y las demás disposiciones que regulan el comercio y navegación marítima".

"Se ha recogido bajo el concepto de **contrato de embarco**, lo que constituía la reglamentación de la contratación de las

dotaciones de los buques mercantiles, basada esta incorporación—dice la Exposición con que se acompaña el C. de Trabajo—, aparte de la idea general unificadora de los textos vigentes, en estas razones especiales: porque en varios de sus artículos se contienen referencias al C. de Comercio, lo que indica su naturaleza, en cierto modo de derecho privado; porque en uno de ellos se someten al fuero de los Tribunales ordinarios las cuestiones que puedan surgir en el cumplimiento del contrato; y porque el citado Reglamento se redactó en virtud de Real Decreto, autorizando al gobierno para introducir en las disposiciones respectivas, las modificaciones derivadas de los proyectos de Convenios adoptados por las Conferencias Internacionales del Trabajo, en sus sesiones de Ginebra de los años 1920 y 1921, que ha ratificado el gobierno español...” (66).

Sería casi imposible hacer una distinción absoluta entre las diversas legislaciones referentes al hombre de mar, ya que, como hemos visto, todas las leyes y Códigos de Comercio han tenido un origen común y han nacido de necesidades semejantes.

Con todo, y a causa de la idiosincracia y peculiaridades de cada país, han podido los autores distinguir:

1.º—el **grupo francés**, formado por los países que han adoptado, imitado, o, por lo menos se han inspirado en el Código francés de 1808 o, especialmente, en la Ordenanza de 1681 (Código español de 1829).

2.º—el **grupo anglo-sajón**, formado por Inglaterra y EE. UU., que se caracteriza por su escaso derecho escrito. (Sabemos que el “Merchant Shipping Act inglés de 1894, no contiene sino algunas disposiciones aisladas, relativas al **ajuste**).

3.º—el **grupo alemán, escandinavo y ruso**.

a) Alemania sufrió también la influencia francesa, en su Código de 1897. Pero sabemos que posteriormente modificó su derecho comercial, especialmente cuando llegó a ser potencia marítima de primer orden.

Alemania se dá a comienzos del siglo XX (1902), un Código especial sobre gente de mar; los demás países aun no pensaban en ello. Afirma Mazzi que este es el primer Código en el que se encuentra el carácter civil del ajuste. En el que, según él “se pone a las dos partes contratantes en un pie de perfecta igualdad, en lo que respecta a las condiciones de resolución del contrato, y particularmente, a los plazos de aviso previo” (67).

(66) Exposición con que se acompaña el C. de Trabajo, edición oficial del Ministerio del Trabajo, Comercio e Industrias, Madrid 1926.

(67) Mazzi, “Cuestiones de Derecho Marítimo” pág. 139.

Surgió así mismo, en Alemania (1883), “una nueva concepción de las funciones del Estado frente al hombre considerado como objeto de eso que ahora se llama la **“previsión social”** y se estableció el seguro obrero obligatorio contra las enfermedades, invalidez y vejez (68).

En 1907 se hace extensivo a los obreros marítimos y se crea una Caja especial que cubre los riesgos de invalidez y vejez y se otorga además, el tratamiento médico gratuito.

El Código de Comercio español de 1885, ha sufrido las influencias del Código alemán y del francés.

b) **Dinamarca, Suecia, Noruega y Finlandia**, se caracterizan por tener derecho marítimo común, influenciado por el alemán.

c) y por último **Rusia**, que desde Enero de 1918, tiene una flota comercial “nacionalizada”.

La tendencia moderna es tratar bien en un Código especial a la gente de mar, sacándola de los Códigos de Comercio (ley alemana de 1902, ley francesa de 1926, etc.); o bien considerar a esta gente en un mismo Código con los demás obreros (si bien en título especial por las diferencias que entre ellos existen), pero siempre sacándola de los Códigos de Comercio (Código español de 1926, Código chileno de 1931, etc.).

d) Como es sabido, con el reinado de Alfonso el sabio, comienza un nuevo período en la vida social.

“No podemos dejar de admirar, y llamamos la atención hacia ello, dice el historiador Lafuente, las ideas de Alfonso el Sabio en materia de portazgos, de aduana y de comercio en general” (69).

Así, ya en 1281, se concedió a los comerciantes, tanto nacionales como extranjeros, el privilegio de los “mercaderes”, según el cual se permitía: 1.º entrada franca a los géneros extranjeros; 2.º que satisfechos los derechos en los puertos, no se les pusiera embarazo en el giro y tráfico interior; 3.º la habilitación comercial de todos los puertos de Castilla; 4.º que los que vinieran a ésta y pagaran los derechos establecidos, pudieran extraer libre de ellos, una cantidad de géneros nacionales, igual al importe de los derechos adeudados; 5.º exención de derechos en los géneros que cada comerciante condujera para el uso de su casa; 6.º que perdiesen el género y el cuerpo los que hubieren dado falsas declaraciones.

“Tales eran las ideas económicas, y tales, entre otras, las disposiciones de Alfonso el Sabio, en materia de portaz-

(68) Jorge Gustavo Silva, “El Seguro Social”, pág. 16.

(69) Modesto Lafuente, “Historia General de España”, tomo VI, pág. 283.

gos (derecho de introducción de mercaderías), de aduanas y de comercio”, concluye Lafuente.

Durante la Edad Moderna, los célebres Reyes Católicos, Fernando e Isabel, tomaron una serie de providencias económicas y administrativas en las Cortes de Toledo.

“Meditante ellas, continúa Lafuente al hablar de este período de la Historia de España, se animó la industria interior, las tierras volvieron a producir, y el comercio interior, y exterior a circular” a pesar de los errores de aquel tiempo en materias mercantiles”. Y en prueba del extraordinario impulso que en pocos años recibió el comercio y la marina mercante, de cuyo estado suele ser las más veces digno y tipo la militar, la grande escuadra de 70 velas que para la defensa de Nápoles hicieran salir estos reyes en 1482 en los puertos de Viscaya y Andalucía” (70).

En este mismo período podemos encontrar una Pragmática de libre comercio de 20 de Enero de 1478, en Zaragoza, designando los que podían pasar por los puertos de Castilla sin pagar derechos; otra, de 10 de Noviembre de 1495, sobre acostamiento que se ha de dar por los navíos según las toneladas que hagan.

Se comienza, en este tiempo, a acoger a las naves de otras naciones; se eximen, así mismo, de derechos a las embarcaciones extranjeras que hacen escala en sus puertos sin embarcar ni desembarcar mercaderías; abolieron, además, Fernando e Isabel, el derecho de “bris”, que dejaba a los habitantes de las costas los despojos de un barco naufragado.

Posee entonces, España, sobre el Atlántico, Cádiz y una marina poderosa; sobre el Mediterráneo, Barcelona y otra marina no menos poderosa.

Para favorecer sus embarcaciones y sus armadores, se dicta, en 1550, un Edicto análogo al lanzado por Cromwell más tarde, prohibiendo a los comerciantes de nacionalidad española o de otra, cargar en buques extranjeros, cuando tuvieran a su disposición buques españoles. En esta época se estipula la construcción de barcas mercantes de menos de 200 toneladas; por primas; fletes a favor de los regnicolas, y prohibición de enajenar las naves construidas en arsenales españoles.

A comienzos del siglo XVI tiene España 1.000 barcos. Barcelona sigue en relaciones con Alejandría, Nápoles, etc. Sobre el Atlántico se mantiene el comercio con Flandes, Londres, Nantes, etc. En seguida, a causa de los descubrimientos, se alteran las rutas de navegación, pero no disminuye el trá-

(70 Modesto Lafuente, ob. cit., tomo X, pág. 190.

fico, y Sevilla y Bilbao, llegan a ser opulentas factorías que trafican con América.

En el siglo XVIII, Felipe V, aunque envuelto en tantas guerras, en tantos movimientos políticos y revueltas, supo dar desarrollo a su marina, tanto de guerra como mercante. Y si su comercio, especialmente el exterior con sus colonias, no se desarrolló más, afirma el autor que venimos siguiendo, no fué por falta de cuidado y de protección, sino, en parte, “por las ideas erróneas que entonces se tenía en materias mercantiles y principios generales de comercio” (71).

Por otra parte, la providencia que prohibió la exportación de los productos del país a los otros con quienes estaba en lucha, produjo, según este autor, inmensos perjuicios. Era, además, insuficiente el sistema de abastos a América por flotas y galeones del Estado.

En 1720, se concedió a Cádiz el privilegio exclusivo de comerciar con América, lo que hizo de esta plaza, una de las más ricas y florecientes de Europa. Se concedió, asimismo, a una Compañía creada en Guipúzcoa, privilegio exclusivo para comerciar con América y a sus accionistas se concedió carta de nobleza con el objeto de alentarlos. Se impuso, a la vez, a la Compañía, la obligación de servir a la marina real, con un número determinado de buques cada año.

La medida tomada por Carlos III, más tarde, declarando el libre comercio de Indias, hizo que se triplicara el comercio de España con sus colonias y que se duplicara el producto de sus entradas. (Volveremos más adelante sobre este punto).

Durante el reinado de Carlos IV, entre los años 1789 y 1793, se dictaron numerosas medidas para el fomento del comercio y de la marina mercante. Así, por Real Cédula de 2 de julio de 1792, se concedieron exenciones y premios a los constructores de buques menores, declarando libres de derechos, tanto la introducción de las maderas extranjeras y de los cáñamos en rama que para ello fueren necesarios, como la extracción de los géneros, frutos y producciones españolas para otros países por los puertos de la Península.

“Pero — dice el historiador Lafuente, — con poca firmeza de ideas sobre la conveniencia y utilidad de uno u otro sistema de comercio, por reales cédulas, pragmáticas y provisiones, ya se permitía la libre introducción, de las muselinas en el reino, levantando la prohibición antes decretada para la protección de las fábricas nacionales, e indultando a los contrabandistas con tal que se sometieran a pagar los derechos de las que se hubiesen introducido, ya admitiéndolas a

(71) Modesto Lafuente, ob. cit., tomo XIX, pág. 239.

comercio solamente cuando su precio en el puerto no bajase de 30 reales vellón vara, ya concediendo a la Compañía de Filipinas el privilegio exclusivo de conducir, introducir y vender por mayor, así las muselinas, como otros tejidos y géneros de algodón traídos del Asia en buques propios de la Compañía" (72).

Durante la dominación de la casa de Borbón (1800-1807), el Príncipe de la Paz eximió, por Real Cédula de noviembre de 1802, de toda clase de derechos y declaró libre el tráfico y circulación de los productos y manufacturas de los dominios españoles de Europa, Asia y América, y dió facilidad a la introducción de materias extranjeras "necesarias para fomentar la fabricación en nuestro suelo"; al mismo tiempo, se prohibió, en absoluto, la entrada de artefactos extranjeros.

Hemos enumerado las leyes que hasta la fecha se dictaron y rigieron a España; y durante el mismo periodo hubieron de dictarse y tuvieron aplicación especial en hispanoamérica, diversas leyes, que, para el debido orden estudia-temos en la 2.ª parte, dedicada a Chile.

En la actualidad, España, como la mayor parte de los países, reserva la navegación de cabotaje a las naves nacionales y por ley de 14 de junio de 1909 reputa como "cabotaje" reservado a sus naves, las comunicaciones con las colonias españolas del norte de Africa y con ciertos puntos donde existe la representación consular española.

Cuenta hoy España, para su comercio marítimo, con una flota mercante de 1.300,000 toneladas, "que no corresponde, según expresa un autor", a la extensión del litoral ni a las relaciones comerciales que pudiera mantener con hispanoamérica y demás países de su antiguo imperio colonial" (73).

A través de estas líneas hemos podido observar que la política comercial de los diversos pueblos ha ido evolucionando. Fué en un comienzo fuertemente protectora y cerrada a las naves de los demás; pero ahora el principio "de la libertad del pabellón, ha abierto los puertos del mundo a las naves de todos los países. Todos los pueblos pueden tener su marina mercante, si tienen la fuerza necesaria para construirla o comprarla. Cesa el comercio de ser nacional, para llegar a ser internacional" (74).

Actualmente, a pesar de la pérdida sufrida por los diversos países, con ocasión de la Gran Guerra, la flota mercante alcanza a la cifra de 57.3 millones de toneladas, registro bruto: excede en 8 millones la cifra de 1914.

(72) *Ibidem.*, t. XX., pág. 226.

(73) M. Pérez U., "Geografía Comercial y Política".

(74) George Ripert, "Droit Maritime", Tomo I, pág. 15.

SEGUNDA PARTE

LOS PROBLEMAS DEL TRAFICO MARITIMO EN CHILE

CAPITULO I

Importancia del "mar" en Chile

"Para el progreso de Chile, mediante el desarrollo de sus industrias y de su comercio, con las naciones éxtranjeras y el de sus diversas provincias entre sí — dice un financista chileno, que a la sazón ejercía el cargo de ministro de Chile ante el gobierno de S. M. Británica, — la naturaleza lo ha dotado con una de las más espléndidas vías de comunicación que es posible desear: el mar" (1).

A juicio de este autor "nuestro camino real" es el océano que baña nuestras costas, y que en nuestro país puede compararse con un gran río que debe servir para la comunicación de todas las provincias entre sí y con el extranjero.

¡Recuerda él que en todo el mundo, las más industriales, prósperas y ricas comarcas están vecinas a los puertos de mar y a las riberas de los grandes ríos navegables; lo cual se debe a que el sistema de acarreo por el agua es más barato y económico, y a que la baratura en el transporte es la palanca más poderosa para el progreso económico.

Ahora bien, puede decirse que todo el territorio de Chile está relativamente cerca del mar; que podemos utilizarlo y explotarlo con provecho, estando a este respecto en situación muy ventajosa, de que carecen otros pueblos.

Con excepción de un tráfico muy limitado con la República Argentina, por la Cordillera de los Andes, Chile abastece todas sus necesidades desde el exterior y todas sus exportaciones hacia mercados extranjeros, por la vía marítima.

"En el mar está nuestra riqueza y nuestro porvenir", escribía el señor Ross.

El Almirante Mahan, de la Armada de Guerra de los EE. UU. de América, escribió un libro para dejar determinada "la

(1) A. Ross, "Memoria sobre las relaciones comerciales entre Chile y la Gran Bretaña", presentada al Supremo Gobierno de Chile (Londres de 1892).

influencia del Poder Naval en la Historia del mundo"; libro traducido al castellano por capitán de fragata don Alberto Linacre, y cuya lectura suscitó, en el Círculo Naval de Chile, con motivo de aproximarse el centenario de nuestra independencia, la idea de abrir un certamen para que se escribiera una obra relativa a la influencia del poder naval en la Historia de Chile.

Fué premiada la obra titulada "Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile, desde 1810 a 1910", del entonces capitán de fragata don Luis Langlois, hoy vicealmirante en retiro.

El señor Langlois procura señalar, naturalmente, la función destacada que corresponde a la **Marina de Guerra**; pero no puede menos de apreciar también la importancia general del mar como factor de progreso económico para nuestro país.

Desde el punto de vista de su situación en el continente sudamericano — dice el autor en la **Introducción** — la sola inspección del mapa nos muestra la necesidad de que Chile consolide su poder marítimo: "un país bañado en toda su extensión por un grande océano, faja de tierra angosta, limitada por cordilleras elevadas y con numerosos puertos que exigen por ellos la salida y entrada de los productos de exportación e importación, que obligan al comercio marítimo como el más expedito y económico; la distribución de los climas y producción en las diferentes zonas en que se divide, por lo cual las provincias septentrionales deben abastecerse para la vida con los productos alimenticios del sur; todo eso determina una corriente comercial marítima permanente, que es preciso mantener en todo tiempo.

"Es verdad que la construcción del ferrocarril longitudinal, en un caso excepcional podrá reemplazar a la vía marítima; pero no será ésta la vía regular y barata que exija el transporte de los productos alimenticios. Esta arteria de hierro, tan larga, es frágil; con el desarrollo de la población y la ausencia del comercio marítimo la incapacitaría para llevar los productos a los alejados centros del norte, sin contar con que estaría expuesta a interrupciones que impedirán el fácil tráfico que él necesita.

"Una de nuestras fronteras es el mar, y a ella descargamos todos nuestros productos, y por sus puertos efectuamos el comercio que da vida al país. . . El mar nos llama a su explotación. Cuando Chile posea una población triple de la actual, veremos a gran parte de ella, dedicada al comercio e industrias marítimas" (2).

(2) L. Langlois, "Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile, desde 1810 a 1910", págs. 9 y sgts.

Después de hacer en el Cap. I algunas consideraciones de orden histórico-militar, el autor dice: "Aunque en la historia de Chile, el comercio no haya sido la causa determinante de las guerras que hemos sostenido, las lecciones de la historia, que acabamos de enunciar, nos servirán de experiencia; porque siendo un país esencialmente marítimo, debe buscar el campo de su actividad en las riquezas que encierra el comercio marítimo, en el desarrollo de estas industrias, y en el fomento de la población marina, que debe servir de base a la flota armada.

"Es un deber de nuestros gobernantes mirar al mar que nos baña, como terreno fecundo de trabajo y de riqueza nacional; proteger y estimular el resurgimiento de la marina mercante. Nuestras vías de comunicación baratas, son marítimas: ellas acercarán los extremos tan alejados de nuestro territorio y la imprimirán enérgicamente un considerable desarrollo. El norte necesita del sur para su subsistencia, y los ferrocarriles nunca podrán competir con la vía marítima, porque sus fletes necesariamente serán más subidos, y porque aquellos deben servir sólo las regiones que atraviesan, para llevar a la costa sus productos" (3).

Hay evidentemente estrecha relación entre la actividad del comercio marítimo y la flota de guerra; y esta situación, que tiene origen histórico, se halla legalizada en nuestra propia Ley de Navegación, cuyo título XII trata de la Marina Militar. Entre otros deberes que ese título impone a los buques de guerra de la República con respecto a las naves mercantes, figura el de "protegerlas y de auxiliarlas". En puertos extranjeros y a falta de agente consular chileno, los comandantes de buques de guerra, deben hacer lo posible para proporcionar recursos marinos profesionales a las naves mercantes (art. 129).

Por su parte, el profesor, señor Martner, escribió en 1918 que "para un país de configuración y posición geográficas como Chile, el mar constituye la vía natural por excelencia en su tráfico, sobretodo si a esto se agrega que sus regiones más ricas son en extremo montañosas para facilitar el tráfico por el interior del país" (4).

Así, tenemos el siguiente cuadro del movimiento de la marina mercante y de los ferrocarriles, entre los años 1909 y 1915, en toneladas (5).

(3) *Ibiden*, pág. 16.

(4) D. Martner, "Nuestros Problemas Económicos".—El Tráfico Nacional".

(5) *Sinopsis Estadística de la República de Chile*, 1917.

Años	Buques	Ferrocarriles
1909	12.400,370	8.523,211
1910	11.921,662	12.179,092
1911		9.807,000
1912	12.504,115	9.841,583
1913		10.792,811
1914	12.465,469	8.342,894
1915	12.730,531	8.164,856

Los gobernantes chilenos han tomado en cuenta esta circunstancia, si bien puede decirse que las iniciativas a este respecto no han resultado eficientes por razones de diversa índole.

“La política seguida a este respecto no es uniforme, ha dicho el señor Martner; las ideas dominantes en los últimos tiempos han sido puestas y han debido tener, en parte, efecto perturbador... La lucha de opinión no fué, en el fondo otra que la interminable de librecambistas y proteccionistas, en que los unos han defendido la libertad de cabotaje de nuestras costas y los otros, el privilegio nacional del mismo”

Pasaremos una rápida revista a las leyes chilenas relacionadas con la navegación y con el comercio marítimos.

CAPITULO II

Ojeada general sobre la política y la legislación chilenas, relativas a la navegación y al comercio marítimos

1.—De los primitivos pobladores

No se puede hablar naturalmente de una política o legislación sobre la materia de que tratamos, con referencia a períodos en que sobre el territorio que ahora se llama Chile, existían una raza primitiva, “bárbara” según el calificativo empleado por los conquistadores españoles y una “civilización” también incipiente como era propia de una población semejante.

Sin embargo, no está demás recordar que para sus fines de pesca, los indios de estas comarcas construían muy a menudo, canoas en las cuales surcaban los ríos y a veces se alejaban de la costa hacia las islas vecinas.

Don Diego Barros Arana (6), da a conocer, con minuciosidad, los procedimientos manuales de que los indios primitivos de Chile, se valían para convertir un tronco de árbol en una embarcación capaz de flotar en buenas condiciones. Se ahuecaba el tronco mediante el fuego, y se le conformaba externamente por el mismo procedimiento, y con ayuda de los instrumentos cortantes que les eran propios y que generalmente consistían en conchas marinas, más o menos afiladas. Parece ser que estas canoas recibían la forma de una artesa.

Refiere el citado historiador que en estas empresas de navegación fluvial y costanera, los indios llegaron a adquirir gran destreza y fortalecían sus músculos. No conocían el timón, propiamente tal; pero, cuando navegaban, un indio se colocaba en la popa de la embarcación llevando una tabla o tronco que hundía en el agua y lo movía conforme convenía a la dirección que deseaba imprimir a la canoa.

2.—Durante lo Colonia

Cuando los españoles llegaron a Chile con Pedro de Valdivia, bien pronto ensayaron la construcción de naves de ciertas proporciones, destinadas a movilizarse a la vela, y a mantenerla en comunicación con el Perú y aún con España. Célebre es aquel alzamiento de indios de Aconcagua, en medio del cual se puso fuego a una nave que esos primitivos astilleros de Quintero construían, y se dió muerte a dos españoles y a algunos indios auxiliares.

Estas iniciativas de construcción naval eran hijas de la necesidad, no cosa de industria permanente.

Por lo demás, no hubo, durante la mayor parte de la Colonia de Chile, nada parecido a líneas regulares de navegación ni un comercio marítimo propiamente tal.

Hubo, en cambio, según es sabido, frecuentes y terribles incursiones de filibusteros ingleses y holandeses, las que contribuían a perturbar y a anular cualquier esfuerzo de comercio más o menos normalizado.

Se recuerda, por ejemplo, las depredaciones cometidas en la costa de Chile, por el pirata Francisco Drake, el que, aunque azotado por las tempestades de los mares del sur y habiendo perdido una de sus naves, recaló en las costas de la provincia de Aconcagua (tal vez cerca del actual puerto de Papudo); tuvo allí noticia de estar a punto de partir de Valparaíso un navío cargado de productos agrícolas y de oro; y

(6) Diego Barros Arana, "Historia General de Chile", Tomo I, pág. 98.

se dejó caer sobre él, apropiándose todo su cargamento. En Serena, donde quiso repetir sus depredaciones, Drake fué repelido por las armas.

Los ingleses Cavendish, Howard, Frobisher, el holandés Van Oort, y otros más, siguieron, con diversa suerte, el camino trazado por Drake.

Puede decirse que el régimen a que España tenía sometidas sus colonias, era el siguiente: 1.o) las colonias eran dependencias destinadas a enriquecer a la metrópoli; 2.o) el rey tenía la capacidad y el deber de regir el tráfico mercantil, prescindiendo del interés del comerciante; 3.o) el rey debía propender a eliminar a sus súbditos europeos, la concurrencia comercial de las colonias y mucho más de los extranjeros; 4.o) la riqueza se media no por el volumen del comercio, sino porque éste se haga en barco construido en el país y que navegue con bandera nacional, y 5.o) estos preceptos se modificaban en el tráfico de negros "por estimárseles con herramientas necesarias de un trabajo en que no se les podía reemplazar" (7).

"El primer impulso de Isabel y Fernando, dice el señor Gaylord Bourne, fué dar amplia libertad de comercio a todos sus súbditos con las tierras recién descubiertas; y así fué decretado en 1495, con la condición que las empresas comerciales salieran y regresaran a Cádiz" (8). Colón protestó de este privilegio (aún cuando él podía disponer para objetos propios, de la octava parte de cada cargamento), por lo que se revocó aquella regla en 1497.

Respecto de este mismo punto, sostiene el señor Bulnes que en 1501 habían dado los reyes católicos, liberalidad a las Américas, declarando exento de gravamen el comercio de España con ellas y habilitando todos sus puertos para ese tráfico.

Sin embargo, Carlos V concluyó con esas franquicias, y estableció las aduanas para los efectos de la recaudación de impuestos, y en 1529 redujo a 9 los lugares que podían comerciar con América. Y a medida que el tiempo pasaba, con el aumento de las necesidades fiscales, se hicieron más pesados los impuestos y más estrecha la vigilancia de las costas.

En 1505, Felipe I, extendió el privilegio de comerciar con las Indias, a los extranjeros residentes en España, con tal que ocuparan como agentes a los mismos españoles.

(7) Gonzalo Bulnes, "Nacimiento de las Repúblicas americanas, pág. 12.

(8) E. Gaylord Bourne, "El Régimen Colonial de España en América".

Mediadora de todo el comercio de hispanoamérica, a la Casa de Contratación de Cádiz, debían pagarse pesados derechos aduaneros. Cualquiera otra forma de comercio era penada como contrabando.

Fácil es comprender que, con este sistema, (unido a la enorme distancia que para la época significaba atravesar el océano), las mercaderías llegaban enormemente recargadas: pasaban por un sinnúmero de intermediarios antes de llegar a Chile, si es que llegaban. Además de la insuficiencia de las flotas y galeones que hacían el transporte, la industria española, que en un principio bastaba a satisfacer las necesidades del pueblo americano, se hacía escasa.

Pero, como es natural, de esta prohibición nació el contrabando, que permitía a los colonos comprar los mismos productos, hasta en una tercera parte de lo que vendían los navíos españoles. Este contrabando, que se ejercía a pesar de todas las prohibiciones y castigos, ordenados por los reyes, hizo que en el curso del siglo XVIII se modificara, aunque en parte, el sistema.

Sin embargo, es necesario llegar al año 1778 para encontrar una modificación de importancia. En este año se promulgó un Decreto y los Aranceles y Reglamentos complementarios, para el comercio libre de España e Indias.

Era, con todo, dice el señor Bulnes, al referirse a esta ley en su libro citado, "un Código proteccionista de la bandera, de la mercadería y de la nave" (9).

Igualmente, el señor Martner, afirma que esta ley de comercio, "propicia más que nada, un robustecimiento de la política comercial y económica peninsular". Según las estadísticas, las rentas de España, gracias a ese sistema, subieron en 1778, de 60.000,000 a 130 millones de reales. (10).

En realidad, lo que hizo esta Ordenanza, fué abrir al comercio, los puertos de América y los españoles de Sevilla, Cádiz, Almería, Santander, etc. Se estableció además, por él, un servicio mensual con los puertos de ultramar; se comenzó a permitir a los extranjeros pasar y establecerse en América; y en algo se abolieron las restricciones que dificultaban el comercio con las colonias; asimismo, se redujeron algunos derechos.

Como consecuencia de esta liberalidad, dice Barros Borgoño (11), el comercio de España con América, que alcanza-

(9) G. Bulnes, *ob. cit.*, pág. 20.

(10) D. Martner, "Estudio de Política Comercial Chilena", págs. 60 y sgts.

(11) L. Barros Borgoño, "Curso de Historia General". T. III, pág. 182.

ba en 1778 a 148 y 1/2 millones de reales, llegó en 1788 a 1,104 millones.

¡Sin embargo, se mantuvo la obligación de que los barcos que se empleasen en ese comercio, debían ser construídos en España (a menos que se comprasen a extranjeros en los dos primeros años siguientes); debían pertenecer a españoles; mandados por capitanes, patrones, maestros y oficiales de mar españoles de nacimiento o legalmente naturalizados y con los dos tercios de sus tripulantes nacidos en España.

Se permitía al comerciante contratar su flete; podía el buque ser despachado a donde el mercader deseara (no donde indicara la autoridad); la mercadería bajada en un punto, podía ser reembarcada para otro. En cambio, subsistía la exclusión de la bandera extranjera y la prohibición de viajar a América, sin permiso especial.

Hay que tener presente, sin embargo, que para el comercio de negros, la legislación era más liberal. Así, se permitía que la tripulación, en estos casos, se compusiera únicamente de la mitad de españoles; que pudiese hacerse el tráfico en buque extranjero, sin pagar derechos, ni aún el de extranjería; y podía realizarse la carga en el país que más conviniera al comerciante, aunque no volviera a España.

Para evitar la "lenta tramitación de todos los negocios del gobierno, que se dejaba sentir especialmente en el despacho de asuntos comerciales", en 1736, el rey autorizó a los comerciantes para elegir un diputado que fallara en primera instancia, pudiendo apelar al Consulado de Lima. Más tarde, en 1767, se permitió que un Oidor de la Audiencia de Santiago, fallara las apelaciones.

Pero este Consulado no sólo ejercía funciones judiciales, sino que también fué encargado "de la protección y fomento del comercio, cuanto pareciere conducente al mejor aumento y atención de todos los ramos de cultivo y tráfico, y me hará presente lo que considere digno de mi real noticia, proporcionándome las providencias que le dicte su celo en beneficio de la agricultura y del comercio del país" (12).

A pesar de los contratiempos naturales y artificiales, dice el señor Ross, hablando del comercio de Chile durante la Colonia, la necesidad de abrir paso al comercio era tal, que en el año 1722, llegaba a 26 el número de buques que cargaban sólo en Valparaíso.

En el año 1763, el Presidente Gonzaga, promulgó una cédula por la que se abrió a los puertos de Chile, los llamados de intermedio en el Perú.

(12) A. Orrego Luco, "La Patria Vieja, pág. 100.

Más tarde, en 1755, otra real cédula libertó los trigos y las harinas de Chile que se condujeran al Callao, de toda imposición marítima; exención que se extendía hasta la de alcabala de venta, según declaración de otra real cédula de 1787.

Estas libertades trajeron, como es natural, un aumento considerable de las importaciones y exportaciones, las que llegaron en total, entre los años 1785 a 1789, a más de 10 millones de pesos. (Hay que tener en cuenta que esta cifra no es absoluta, porque en ella figuran mercaderías europeas y el tráfico de esclavos).

En 1796 se otorgó absoluta franquicia al comercio de las colonias del Pacífico desde Chiloé a Méjico, para su comercio recíproco, rebajando las $\frac{3}{4}$ partes de los derechos vigentes.

Tal era el estado de la legislación comercial y especialmente la marítima, durante el curso del siglo XVIII.

Entre las causas de la independencia de América, colocan los autores "el sistema colonial español, fundado en el monopolio de la bandera con exclusión de todas las extranjeras, el cual siendo doctrina del tiempo no era posible aplicarlo sino en escala reducida, como sucede hoy con el monopolio del cabotaje, el cual es el mismo principio aplicado a una zona determinada. Pero querer hacerlo extensivo a un continente que abarcaba casi la mitad del mundo civilizado, era crear un conflicto de intereses con todos los países manufactureros y navegantes. Al frente de esas resistencias se colocó Inglaterra, creándose un antagonismo irreductible entre el régimen colonial español y el pueblo británico. Esto se hizo más agudo cuando el industrialismo inglés necesitó un nuevo campo de expansión por los progresos de la técnica y la aplicación del vapor, y por la clausura de los puertos de Europa, en su daño, decretada por Napoleón, con el nombre de bloqueo continental. La crisis de superproducción obligó a Inglaterra a procurar abrir al trabajo y a la civilización universal el continente americano. Si no los gobiernos, la masa del pueblo inglés y sus funcionarios simpatizaban con la causa que desplegabá como un número de su programa, "la libertad de comercio". La política económica de España, o sea, el monopolio del buque y de la bandera que le servían de fundamento, dió a los patriotas americanos un aliado poderoso, lo cual explica que cuantos trabajaban por la libertad de las colonias, fuesen a buscar apoyo en Londres" (13).

(13) G. Bulnes, "Nacimiento de las Repúblicas Americanas", tomo I, pág. 8.

3.—De 1810 a 1917

Sumario: 1.—Leyes españolas que continuaron rigiendo en la República; 2.—Ley de libre comercio y navegación; 3.—Ley sobre cabotaje y marina mercante nacional; 4.—La primera ley de navegación y otras medidas. 5.—Los primeros buques a vapor y el comercio nacional; 6.—Abolición del privilegio de cabotaje; 7.—La navegación a la vela y la Guerra del Pacifico; 8.—Movimiento de opinión favorable a la marina mercante nacional.

1.—Cuando la Capitanía General de Chile quedó convertida en República independiente, la legislación de la Madre Patria siguió entre nosotros rigiendo (como en todo el continente americano), salvo las modificaciones y restricciones que se iban determinando, por consideraciones de orden político o por sentimentalismo nacional.

En materia de comercio marítimo, regían en España, a la fecha de nuestra emancipación política, y eran aplicables en Chile, hasta la creación del Consulado de esta capital (1795), "las disposiciones dispersas de la Recopilación (especialmente el título XXV del Libro IX), Recopilación Castellana, Partidas y demás cuerpos legales de nuestra antigua metrópoli; pero las leyes mercantiles, confundidas con las civiles y perdidas en el gran cúmulo que éstas formaban en esas compilaciones, estaban muy lejos de armonizar con los principios que proclamó la República en su gloriosa emancipación, de satisfacer las nuevas y crecientes necesidades de nuestra vida social, y mucho menos de favorecer los intereses que debíamos promover, para ocupar un puesto honroso entre las naciones civilizadas" (14).

El Mensaje que precede a nuestro Código de Comercio, hace relación minuciosa de los diversos cuerpos de leyes españolas que regían la actividad marítima en el período colonial. No parece necesario entrar en su examen prolijo; y partiremos sólo de la cédula de 26 de febrero del año 1795, que estableció el Consulado de Santiago, e introdujo también al país la Ordenanza de Bilbao, tan justamente celebrada en las naciones más cultas de Europa, según lo dice el mismo Mensaje. "Su promulgación, en el año 1737 había importado un grande y positivo progreso en la legislación mercantil de la Metrópoli, y su adopción en la Colonia, había sido considerada como el más favorable presagio de una era de ventura para el interés de nuestro comercio".

(14) Mensaje del Ejecutivo que se acompaña al Código de Comercio.

De los 29 capítulos de que constaba esta Ordenanza, 12 de ellos, (del 18.º al 29), se referían al comercio marítimo.

2.—“Empeñados en la lucha de la Independencia y consagrados al cumplimiento de los altos deberes que ella les imponía, sigue diciendo el Mensaje, los gobiernos patrios no pudieron dispensar a la Codificación mercantil toda la atención que demandaba, para mejorar la deplorable condición de nuestro comercio. Palabras de elogio y gratitud contiene este documento para el “acendrado patriotismo de los prohombres de nuestra revolución, que el 21 de febrero de 1811, permitieron el **comercio libre de las potencias extranjeras, amigas y aliadas de España, y también de las neutrales**; y que en 1813 promulgaron el **Reglamento de apertura y fomento del comercio y navegación, estableciendo nuestras relaciones comerciales sobre la doble base de la libertad y reciprocidad**”.

Como complemento de la resolución de 21 de febrero de 1811, expedida por la Junta Provincial de Gobierno, para declarar abierto los puertos de Chile, al comercio extranjero, se dictó, el mismo año, una especie de **Ordenanza de Comercio, Navegación y Aduana**, al estilo de un Código, compuesto de 241 artículos.

Las entradas aduaneras, como consecuencia de la liberalidad de estas disposiciones, aumentaron considerablemente. En 1810, ascendían a cerca de \$ 13,000; alcanzan, en 1811 a casi el doble: \$ 24,814; y en 1813, a \$ 101,892. Esta cifra debió bajar más tarde, entre otras causas, por la persecución del comercio, ejercida por el virrey del Perú.

El Reglamento citado permitía el comercio recíproco, con las naciones amigas; declaraba, con tal objeto, habilitados, como puertos **mayores**, los de Valparaíso, Talcahuano y Coquimbo; y dejaba a los demás puertos del reino, bajo el nombre de **menores**, reservados al comercio interior. Es decir, se reservaba a la bandera nacional, el **cabotaje**, definiéndose a éste como “la exportación de efectos o frutos de uno a otro puerto del Reino, dirigidos al comercio interior” (arts. 2 y 168).

“A fin de que esta disposición, una de las más fundamentales de la ley, pudiera tener efecto — dice el Vicealmirante don Luis Uribe (15), — se consultaban diversas franquicias tendientes a fomentar el desarrollo de una marina mercante nacional”.

Así, se reputaba **nacional** toda nave adquirida por los hijos del país, por los extranjeros naturalizados, y por los extranjeros avecinados en Chile por más de 4 años. Además, se permitía la adquisición, libre de toda gabela, de cascos ex-

(15) L. Uribe O, “Nuestra Marina Mercante, 1810-1904, Reseña histórica”, pág. 8.

tranjeros, por el término de 3 años. Para después de transcurridos 5 años, se prohibía la compra de buques extranjeros que hubieren de ser matriculados como nacionales. Por otra parte, para estimular a los incipientes astilleros del país, fueron liberados de derechos, los artículos empleados en la construcción de naves. A los buques construídos en el país, se le hacía una rebaja de un 25 por ciento de los derechos de exportación en el primer viaje que hicieren al extranjero. El propio Reglamento decía que "el gobierno hará todos los esfuerzos posibles para prestar a los astilleros del país todo el fomento que necesitan para dar actividad a su comercio y marina, sin lo cual poco aprovecharían la industria y la agricultura de un país tan favorecido de la naturaleza".

Todo el conjunto del Reglamento se componía de disposiciones aduaneras y de otro orden, inspiradas en fines de protección a lo nacional.

Reconoce Uribe que el estado de guerra dominante a la sazón, así como el atraso y escasez de recursos de todo género, no eran condiciones favorables para la formación de una marina mercante nacional (16).

La libertad comercial, no podía, sin embargo, dejar de atraer a nuestras playas a los buques extranjeros. Entre fines de 1811 y fines de 1814, llegaron a Valparaíso, 8 buques extranjeros de comercio (europeos y norteamericanos), 6 españoles (éstos últimos fueron apresados por los revolucionarios). A Talcahuano habían llegado por esa época 5 buques balleneros y 1 de comercio procedente de Montevideo.

Este comercio marítimo internacional hubo de ser influido, en bien o en mal, por las alternativas de la lucha por la independencia nacional.

Ya entre 1817 y 1822, se observa un aumento considerable en Valparaíso: entraron 523 buques, de los cuales 84 eran de guerra y el resto de comercio.

En el mes de enero de 1823 entraron al Puerto, 20 buques de comercio; salieron 8. En otro de los meses del mismo año, en octubre, entraron 21 buques, salieron 31.

Lo corriente era que estas naves llegaran con cargamen-

(16) Valparaíso, puerto principal, era en 1810 un villorrio de poco más de 5,000 habitantes; su comercio marítimo se reducía a la exportación, hacia el Callao, del trigo, sebo y otros productos que en pequeña escala producía el país; en este reducido tráfico se ocupaban de 15 a 20 mal acondicionados barcos, llamados *de la carrera*, que comenzaban a llegar en la primavera; y que a mediados de otoño zarpaban con su carga; hasta la siguiente temporada; no se veía en el surgidero de Valparaíso, ni un sólo buque. (Información del libro de Uribe, quién dice haberla tomado de la "Estadística de Valparaíso, hecha en 1822, por su Gobernador y general de Brigada, don José Ignacio Zenteno).

to de mercaderías extranjeras y regresaran cargados con frutos del país.

Si examinamos las entradas de aduana, veremos que en 1810 produjeron alrededor de \$ 26,000; en 1817, más de 260 mil pesos; en 1818, más de \$ 825,000; más de \$ 753,000 en 1819; y que siguieron desde entonces aumentando las entradas, hasta alcanzar en 1822, la suma de \$ 1.586,468.

Llegó un momento en que las necesidades del país obligaron al gobierno, en vista de la deficiencia de la marina mercante nacional, a conceder permiso a los extranjeros que los solicitaban, para que sus naves hicieran escala en los puertos menores. Esto se hizo principalmente en beneficio de los asientos mineros de Huasco y Copiapó que se hallaban casi aislados y privados de los medios regulares de subsistencia y de trabajo.

Sin entrar en detalles muy prolijos, recordaremos la primera iniciativa nacional de navegación marítima con destino al extranjero: la Compañía que se formó según escritura pública de agosto de 1819, con un capital de 104,484 pesos, para comerciar directamente con la India. El Senado concedió a esta Compañía el derecho de exportar libremente y la exención de hasta por \$ 6,000, sobre los derechos que hubiese ella de pagar por los efectos que trajeran de retorno de la India. Esta fué la empresa de Eyzaguirre y Cía.

Otros navieros chilenos hacían por esta época, expediciones mercantiles a Buenos Aires y a Río de Janeiro. Sobre 20 buques de buen porte recorrían las costas incesantemente, cambiando las producciones de las diversas provincias, y no eran raras las expediciones a Buenos Aires y el Janeiro, dice Barros Arana.

Una cuestión que aún suele suscitarse entre nosotros, se puso de manifiesto por aquellos años: la prosperidad que se manifestaba en los negocios de casi todos los comerciantes extranjeros (17), hubo de suscitar ciertos recelos e inquietu-

(17) Uribe da una nómina de 32 extranjeros, de profesión comerciante, residentes en Santiago, en 1819; y de 7 comerciantes extranjeros residentes en Valparaíso. La mayor parte eran ingleses; los demás, norteamericanos.

Como es sabido, nuestro Código Civil había de establecer que la ley no reconoce diferencia entre el chileno y el extranjero en cuanto a la adquisición y goce de los derechos civiles, que iba a reglar este Código (art. 57); dejándole en pie de igualdad, en general, con respecto al nacional, salvo en lo que respecta a la pesca en el mar territorial, actividad económica que se declaró de aprovechamiento exclusivo de los chilenos y los extranjeros domiciliados (art. 611).

La tendencia "nacionalista" se ha manifestado de cuando en cuando en nuestra legislación: p. ej., en la ley de navegación, al fijar un *mínimum* de tripulantes chilenos; en la ley de protección a la ma-

des de parte de los nacionales que, menos hábiles y sin las relaciones comerciales de aquellos, veíanse supeditados, no obstante las restricciones que el Reglamento de libre comercio imponía al comerciante que no era hijo del país. Según el Reglamento (arts. 62 y 64), el extranjero sólo podía ejercer el comercio por mayor, y en todo caso, para sus transacciones estaba obligado a emplear apoderados o dependientes hijos del país. Pero había algunos extranjeros que ejercían, sin ser molestados, el comercio al menudeo.

Los nacionales hicieron presentaciones al juez de comercio, quién elevó al gobierno, en mayo de 1819, una extensa y seria representación. "El gobierno, que no podía desentenderse en absoluto del reclamo que, por intermedio del juzgado, hacían los comerciantes nacionales, pero que al mismo tiempo debió considerar la cuestión bajo un punto de vista más conforme con los verdaderos intereses del país — opina Uribe — declaró, en Enero de 1820, que los extranjeros podían tener tiendas al menudeo, pero servidas por nacionales". (18).

3.—En cuanto al comercio de cabotaje, puede decirse que en los primeros tiempos estuvo sujeto a alternativas, y se verificó, como recuerda Uribe, "en forma impropia y restringida", hasta el año 1832; fecha en que el Congreso aprobó un proyecto de ley, declarando franco el comercio interior y de cabotaje para las mercaderías nacionalizadas. "Gozarán de absoluta libertad en el comercio del cabotaje — disponía el art. 1 de esa ley — las mercaderías extranjeras que hubiesen pagado los derechos de importación en las aduanas marítimas o del interior".

A principios de 1834 una ley dispuso que las mercaderías extranjeras que se importasen al país por buque nacional de construcción extranjera, tendrían la rebaja de 10 por ciento de los derechos de internación que adeudaren y de un 20 por ciento, las mercaderías internadas por buque nacional construido en los astilleros del país. Esta ley, que fijaba los derechos que sobre su avalúo pagarían las mercaderías internadas, fué de mucha transcendencia para el comercio exterior.

En 1835, una ley define el comercio de cabotaje, diciendo que deberá entenderse por tal "el tráfico que se haga en buques nacionales desde unos puertos a otros de la Repúbli-

rina mercante, en igual sentido; la ley de empleados particulares que fijó un mínimo de empleados chilenos en las empresas comerciales o industriales; y el llamado Código del Trabajo, que, además, fijó un mínimo proporcional de los sueldos pagaderos a chilenos, en la masa general de los sueldos de dichas empresas.

(18) L. Uribe, *ob. cit.*, pág. 14.

ca" y declara que "el comercio de cabotaje se hará exclusivamente por buques chilenos", gozando de absoluta exención de derechos, tanto en los frutos y manufacturas nacionales, como en las mercaderías extranjeras, que después de haber pagado los derechos de internación, se transportasen por mar a los puertos abiertos para ese giro.

En aquel año, la marina mercante nacional se componía de 57 buques: 2 fragatas, 3 barcas, 21 bergantines, 8 bergantines-goletas y 23 goletas

4.—La que puede estimarse como nuestra primera Ley de Navegación (28 julio 1836), se preocupó, entre otras cosas, de la constitución de la propiedad de la nave, de la matrícula de ésta y de la composición del equipaje.

Según esa ley se consideraba buque chileno al que, construido en astilleros de la República o en los de otras naciones, viniera a ser propiedad de chilenos naturales o legales.

Dispuso, además, que los capitanes de buques chilenos debían ser chilenos naturales o legales, después de 12 años de la publicación de la ley; y en cuanto a la tripulación, estableció lo que sigue: desde el día de la publicación de la ley hasta el último día del año 1837, la tripulación de los buques chilenos debía componerse al menos de una cuarta parte de marineros chilenos; en los años 1838 y 1839, de una mitad de marineros chilenos; y de $\frac{3}{4}$ partes en lo sucesivo. Se impuso a los armadores chilenos la obligación de llevar a bordo de sus naves un alumno de la Academia Náutica, darle manutención decente y hacerle instruir por el capitán en la maniobra y en la práctica náuticas. La sanción de una negativa para ello, era la cancelación de la matrícula. El capitán de nave que volviese de puertos extranjeros trayendo menos marineros chilenos de los que había llevado, debía probar ante el Comandante General de Marina, y a su satisfacción, la muerte, desertión o cualquier otro motivo, que le hubiera obligado a ello: no haciéndolo así, perdía los privilegios concedidos a los cargamentos que se importaban en buques chilenos.

Esta ley, que constaba solamente de 34 artículos, rigió hasta el año 1878, año en que se dictó la ley llamada de Navegación.

(Se relaciona con esta materia, el Reglamento de Atribuciones y Deberes de las Autoridades Marítimas (12 octubre 1865), (19). Al fundar este decreto, se hace referencia al Título VII, Tratado V de las Reglas Ordenanzas de la Armada española que habla de las policía general de los puer-

(19) "Manual del Marino", tomo I, pág. 529.

tos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puerto y de las demás obligaciones de éstos (20).

(El Reglamento General de Policía Marítima, aprobado por Decreto Supremo 211 (29 febrero 1924), con las modificaciones hechas en los años siguientes, deroga, en su art. final, el Reglamento más adelante mencionado; y deroga asimismo el Reglamento General de Policía Marítima de 1887. Quedan, en cambio, "en todo su vigor y fuerza las disposiciones del Tratado V, Tit. VII de la Ordenanza General de la Armada, que trata de la Policía General de los Puertos, en la parte relativa a las obligaciones de los Capitanes de Puerto, debiendo regir el presente Reglamento como adición a dicho título y tratado, con arreglo a lo que dispone el art. 185 del mismo").

A juicio del autor que venimos siguiendo — cuyo libro tiene por objeto cooperar a la protección directa y eficaz de la marina mercante nacional, sin desmedro de los intereses comerciales e industriales del país, y sin imponer a su erario un gravamen considerable — los fines proteccionistas de la ley del año 1836, no se obtuvieron: ella se estrelló contra la "escasez de capitales y los pocos chilenos dedicados a la navegación", como lo declaraba el propio ministro de Marina.

En cuanto al componente nacional de la marinería, y a la nacionalidad del capitán, las disposiciones respectivas de la ley, también quedaron incumplidas.

Es de anotar, en este punto, siguiendo un poco el orden cronológico, una medida de protección a la marina mercante que consistió en disponer por ley que la extracción del guano que se encontrase en el territorio de la República, sólo podría hacerse en buques chilenos (1843).

El resultado fué negativo.

El ministro de Hacienda manifestó, en su Memoria del año 1844, que las personas a quienes se había concedido esta franquicia — la extracción del guano — se habían revelado casi indiferentes a ella, porque los buques chilenos encontraban empleos más lucrativos; y porque no estando esos buques preparados para largas y peligrosas navegaciones, el especulador que traía un cargamento de guano en buque nacional, tenía que trasbordarlo en algún puerto de la República, al buque extranjero que debía llevarlo a Europa.

(20) Sobre la vigencia de estas Ordenanzas, en España, a la fecha de nuestra emancipación política, y su aplicación ulterior en Chile, puede verse la documentación oficial que se incorpora en la edición de las Ordenanzas Generales de la Armada, hechas por la Dirección General de la Armada, en 1898. También el oficio inserto a fs. 42 del "Manual del Marino", tomo I.

En diciembre de 1844, el gobierno concedió también a los buques extranjeros el derecho de exportar guano, directamente desde las guaneras.

5.—El 25 de agosto de 1835 se dictó la ley en cuya virtud se concedió al empresario inglés Wheelright, el privilegio de hacer el cabotaje en nuestros puertos, por el término de 10 años.

En uso y aprovechamiento de esa concesión, trajo Mr. Wheelright, desde Europa a Valparaíso, los dos primeros buques a vapor llegados a Chile — el “Chile” y el “Perú” — los cuales arribaron a Valparaíso el 15 de octubre de 1840, “fecha que debía hallarse inscrita como memorable en los anales de nuestra Historia”, dice Uribe.

“Ayer tarde a las tres — relataba editorialmente “El Mercurio” de Valparaíso — una salva de artillería de los buques fondeados en ese puerto, anunció la llegada de los buques de vapor “Chile” y “Perú”, que para la navegación del Pacífico, acaban de llegar de Inglaterra.

“Se les ha hecho una recepción digna del objeto que les conduce: las músicas militares de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto y pertenecientes a varias naciones. Entre ellos se confundía un sinnúmero de lanchas cargadas de curiosos, que sin embargo, del viento que reinaba, querían ver más cerca la fuerza expansiva del agente poderoso que sin auxilio de vela, ni remo, movía tan enormes moles. Ambos vapores, después de haber cruzado esta rada en diferentes direcciones y recibido los saludos de la mucha gente que había traído este nuevo, para este puerto, espectáculo, han fondeado el uno cerca del muelle y el otro, frente a la Cruz de Reyes” (21).

Una de las primeras dificultades que hubieron de preocupar a la Compañía de Vapores, fué la falta de combustible, lo que obligó a suspender los viajes por 3 meses, una vez agotado el carbón traído desde Europa. Las rebuscas que se hicieron para obtener combustible, dieron, finalmente, por resultado, el descubrimiento de yacimientos de carbón en la zona que ahora existen las minas que aún se explotan: Lota, Coronel, etc.

La lectura de los diarios y libros de la época, revela que siempre se seguía insistiendo en pedir diversas medidas de protección gubernativa; y es digno de atención lo que en 1857 decía el Presidente de la República relativamente a las concesiones solicitadas por los navieros chilenos.

(21) Cita tomada de “Noventa años en Chile: relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico”.

“Al monopolio del comercio del cabotaje, en que hoy sólo tienen una pequeña participación los vapores-correos, se reduce la protección de que la marina mercante goza hasta ahora. Se reclamaban a su favor otros privilegios, como el de hacer exclusivo a la bandera nacional y a la del país productor, el comercio entre esta República y ciertas naciones del Pacífico; como el de establecer una escala de derechos diferenciales que favoreciera a los buques construidos o naturalizados en Chile. Uno y otro pensamiento han parecido irrealizables en las circunstancias de la época. La recíproca igualación de pabellones es hoy una práctica, y puede decirse un principio, que casi todas las potencias comerciales profesan. Chile ha debido adoptarlo, so pena de someterse en el extranjero a una retaliación que haría ilusorias las ventajas de que gozara la marina nacional en nuestros puertos, y de sacrificar sin fruto a un interés grande sin duda, otros de superior magnitud” (22).

Cuando iba a vencerse el plazo de 10 años de privilegio otorgado a Wheelright, se solicitó una prórroga: en el Memorial respectivo se hizo una exposición de las pérdidas y quebrantos, del ningún provecho obtenido por la Compañía; y se pedían nuevas franquicias.

Esta solicitud planteó por entonces la cuestión de si convenía o no dejar entregada al monopolio personal, la explotación del cabotaje. Discutióse el tema en la prensa y en la Cámara de Diputados. El diputado del Huasco, Sr. Vallejo, manifestóse contrario a este monopolio; el gobierno pidió informe a una comisión de vecinos de Valparaíso, en la cual figuraban los principales comerciantes y navieros del país tanto nacionales como extranjeros. El informe fué favorable; pero el gobierno optó por dejar a los vapores extranjeros el derecho de explotar también nuestro comercio de cabotaje. Y al efecto se dictó la siguiente ley (9 de Enero 1851): art. 1.º Se concede el privilegio de hacer cabotaje en las costas de la República, a las líneas de vapores extranjeros que pongan en comunicación nuestros puertos con los de las demás naciones. Art. 2.º Se concede por el término de 5 años igual privilegio a los vapores extranjeros que hagan el giro dentro de los mares de la República.

6.—Con ocasión de los descubrimientos auríferos de California, salieron de Chile la mayor parte de los buques que componían su marina mercante, quedando para el cabotaje, ni la cuarta parte de su tonelaje total. En vista de esto, el Congreso Nacional, aprobaba, en 1849, un proyecto de ley,

(22) L. Uribe, ob. cit., pág. 61.

por el que se autorizaba a "todo buque de bandera extranjera para traficar con productos nacionales y nacionalizados de un punto a otro de la República". Y en 1850, se derogaba la ley de 1834 en lo referente a los derechos diferenciales de que gozaban los buques nacionales; se derogaba asimismo, la disposición que eximía del derecho de toneladas a los buques nacionales, debiendo pagar igual que los extranjeros.

Hacia el año 1863, navieros y capitanes mercantes hacen nueva gestión para favorecerse con el monopolio del cabotaje; pero esas gestiones fracasaban, porque, como lo hace constar Uribe, "la abolición del privilegio del cabotaje, para los nacionales, era idea que se había abierto paso franco en la opinión de nuestros estadistas".

En efecto, la Ordenanza de Aduanas que en virtud de la ley de 25 de Julio de 1864 fué promulgada el 31 de Octubre del mismo año, declaró (art. 16), "libre para todas las banderas el comercio entre uno y otro puerto de la República".

La opinión del Alte. Uribe, respecto del problema del cabotaje, es que "este monopolio que de derecho existió hasta el año 1864, no tuvo otro resultado que atraer a nuestra bandera un cierto número de cascos en su mayor parte caducos y que nunca fueron suficientes a satisfacer por sí solos las exigencias del comercio de cabotaje del país, como tampoco fueron parte a formar gente de mar para el servicio de nuestra marina de guerra" (23). Por el contrario la marina mercante se surtió casi siempre de los marineros formados en nuestras naves de guerra.

7.—Hacia el año 1870 existía una "Compañía Nacional de Vapores"; en ese año se constituyó otra empresa con el nombre de "Compañía Chilena de Vapores". El capital social de ésta fué de \$ 350.000 (pesos) y su flota se compuso de los vapores **Maipú** y **Bío-Bío**, comprados en la costa; y del **Limarí**, construído expresamente para la Compañía. Al año siguiente, se produjo la fusión de ambas Compañías con el nombre de "Compañía Sudamericana de Vapores", y un capital aumentado de \$ 2.500.000 (pesos),

Se crea, poco después, una situación de rivalidad con la "Pacific Steam Navigation Company", compañía inglesa que, como la anterior, todavía hace su tráfico en el litoral.

Las pérdidas de aquélla, llegaban, en 1877, a 1.200 pesos, pese a la subvención del gobierno. Pero en este año, se puso fin a la competencia entre ambas compañías: de otro

(23) *Ibidem*, pág. 93.

modo, opina Uribe, en pocos meses más, la Compañía Sudamericana se habría visto obligada a abandonar el campo a su poderosa rival.

Al estallar la guerra del Pacífico, un inventario de la marina mercante nacional, da el siguiente resultado: 31 buques a la vela con 5.171 toneladas; y 12 vapores con 5.606 toneladas.

Los servicios prestados por ellos durante aquella guerra, en calidad de transportes y auxiliares de nuestra esquadra, fueron eficaces de gran importancia. Los 12 vapores movilizaron 161.195 individuos pertenecientes al ejército y toda la carga que para su abastecimiento fué necesario trasportar.

La oficialidad de estas naves nacionales, ocupada en tales operaciones auxiliares de guerra, capitanes, pilotos, ingenieros, era extranjera.

El aumento del área territorial chilena con la anexión de las provincias de Tarapacá y Antofagasta, determinó una mayor actividad en el comercio de cabotaje: este comercio, que había sido de 34 millones de pesos en 1878, subió a 59 millones en 1881. Hacia 1889 nuestra marina mercante nacional contaba con 150 buques a la vela (más de 65 mil toneladas), y 29 vapores (cerca de 19 mil toneladas).

Para obtener un transporte marítimo de mayor capacidad, se acordó por el gobierno conceder a la Cía. Sudamericana de Vapores, en 1888, una subvención adicional a la concedida en 1883, por 7 años; se cedió asimismo el transporte "Amazonas". Esta ayuda tenía por objeto que "la Compañía mantuviese un capital social que no bajase de 3 millones de pesos; que estableciese una línea de vapores entre el Callao y Panamá, tocando en varios puertos intermedios; que hiciese la prolongación de sus líneas desde puertos al sur de Valparaíso y que conectase sus viajes con las líneas trasatlánticas del istmo; que pusiese un vapor de carga en la navegación del río Imperial; que aumentase su flota con un vapor de 1.500 toneladas y que mejorase su maquinaria y demás; que asumiese para el nuevo servicio las obligaciones aceptadas en 1883; y que mantuviese, finalmente, una tripulación compuesta de un 75% de chilenos y, a lo menos, uno de los oficiales en cada barco" (24).

En 1903, el autor que venimos siguiendo, Alte. don Luis Uribe, después de haber historiado el desarrollo de las actividades de nuestra marina mercante, dice: "La exposición por sí sola de los hechos relacionados con la historia

(24) D. Martner "Estudio de Política Comercial Chilena e Historia Económica Nacional", tomo II, pág. 861.

de nuestra marina mercante, habrá bastado sin duda, para poner de manifiesto que el privilegio del comercio de cabotaje, que contempla el proyecto de ley sobre protección a la marina mercante nacional, como una de las medidas más eficaces, no es conveniente ni podría llevarse a la práctica, sin graves trastornos del comercio costanero del país o con positivas ventajas al fin que se persigue" (25).

En 1903 se notaba un aumento en el tonelaje de las naves a vapor y una disminución en el de naves a la vela. Esto último no es de extrañar, porque ya entonces comenzaba a manifestarse la prevalencia de aquel sistema de navegación sobre éste.

En 1913, el tonelaje total de la marina mercante nacional subía a 65.032 toneladas, con 35 veleros y 98 vapores.

8.—Entre los años 1910 y 1917 se produjo un movimiento de opinión de la marina mercante nacional. Se presentaron diversos proyectos de ley. En torno de esta materia se trabaron interesantes debates parlamentarios en que tomaron parte destacada, entre otros, los senadores Enrique Mac-Iver y Eliodoro Yáñez, este último, campeón del proteccionismo a la marina mercante.

Según apreciaciones hechas por el ministro del Interior, en el Senado, al discutirse el proyecto de ley mencionado, "el comercio de cabotaje ejercido por las naves extranjeras en nuestras costas alcanzarían a un promedio de 500 mil toneladas de transporte, calculando en 2 millones de toneladas anuales el total del cabotaje chileno.

"Los valores que de este modo se van al extranjero por fletes de cabotaje chileno son cuantiosos para el país, opina un economista chileno. Son un desembolso que aminora considerablemente la riqueza nacional y que sólo se puede evitar con el establecimiento de nuestras costas del privilegio nacional de cabotaje. Tomando el promedio de 500 mil toneladas que transportan las naves extranjeras y un promedio de 20 pesos por tonelada en épocas normales, tenemos la suma de 10 millones de pesos anuales que emigran de nuestro país por este capítulo" (26).

Se promulgó finalmente, la ley 3219 (9 de Febrero 1917), que estableció el **privilegio de cabotaje para la marina mercante nacional, a partir de 1927**. Ella estableció una contribución al tonelaje de toda nave, nacional o extranjera, con la que debía formarse un fondo especial para el fomento a la marina mercante nacional; pero según hemos sa-

(26) D. Martner, "Nuestros Problemas Económicos. El Tráfico Nacional", pág. 22.

bido, estos fondos han estado pasando a **entradas generales de la nación**, sin que se haya hecho nada para el fomento indicado(27). Esa contribución debía pagarse anualmente, siendo indiferente el número de viajes que se hicieren: se favorecía así a las **naves nacionales**.

No pueden apreciarse las consecuencias que tuvo esta ley para nuestro comercio de cabotaje, ya que el privilegio sólo regiría desde 1927. Estudiaremos en el siguiente párrafo, la nueva ley (1922), que reservó el cabotaje a la marina mercante nacional, y sus consecuencias.

4.—Actual estado de la navegación mercante.

Sumario: 1.—Ley de Hipoteca de naves. 2.—Reserva del comercio de cabotaje a las naves chilenas; 3.—Protección a la marina mercante de navegación exterior; 4.—Tratados de comercio y de navegación; 5.—Dirección de la Marina Mercante.

1.—La ley 3500 de 21 de febrero de 1919, creó la Caja Hipotecaria de Crédito Naval, con asiento en Valparaíso. Se la autoriza para hacer préstamos hasta por un 40 o/o del valor de las naves que pertenezcan a chilenos, personas domiciliadas en Chile o sociedades constituidas con arreglo a las leyes chilenas y cuyos directores tengan su residencia en Chile. (Tit. que no se aplica).

Reglamenta, asimismo, esta ley, la hipoteca de naves y dispone que son susceptibles de hipoteca las naves de más de 50 toneladas, aún cuando no estén totalmente construidas. El plazo de dicha hipoteca no puede exceder de 12 años; y debe otorgarse por escritura pública, debidamente inscrita en el Registro de Comercio.

2.—En enero del año 1922, se dicta una nueva ley (N.º 3841), que reserva el comercio de cabotaje a las naves chilenas.

Según ella: a) 6 meses después de la promulgación de la ley, el transporte de carga entre los puertos de la República, debe quedar reservado a las naves chilenas; pero puede, el Presidente de la República, conceder, bajo reciprocidad, permisos de cabotaje a las naves de otros países sudamericanos en que se haya otorgado igual franquicia a las naves chilenas; b) para impedir el alza indebida de las tarifas de carga y pasaje, éstas deben ser aprobadas anualmente por el Pre-

(27) Información del capitán mercante don José Ollino.

sidente de la República; c) las naves nacionales entran a formar parte de la reserva naval y se entienden por tales (nacionales), para gozar del privilegio de esta ley, aquellas cuyos propietarios sean chilenos o residentes en Chile, que estén mandados por capitanes y oficiales chilenos y cuya tripulación sea, a lo menos, en sus $\frac{3}{4}$ partes chilena. Si se tratare de una sociedad, las $\frac{3}{4}$ partes de su capital, deben ser chilenos.

Con todo, dice una información de "El Mercurio" del presente año, esta ley, dictada como protección a la flota mercante nacional "no ha dado los resultados esperados, ya que la multiplicidad de los puertos mayores ha hecho que prácticamente puedan ejercer el cabotaje los barcos extranjeros, ya que en lugar de traer sus mercaderías con destino a uno o dos puertos del litoral, las traen para casi todos ellos, pues lo que no son mayores, disfrutan de franquicias de tales" (28).

Hemos creído de interés reproducir, en esta oportunidad, algunos conceptos emitidos por la Comisión designada en 1927 (29), para informar sobre la protección a la navegación exterior, acerca de la situación y aspiraciones de la marina mercante en todo aquello que respecta al cabotaje.

A este respecto estima la Comisión "que existe ya una suficiente protección con la ley que reserva el cabotaje a las naves nacionales. Otras formas de protección, fuera de la medida anterior, no han sido estimadas necesarias, ya que en este sentido, la mayor ventaja que se pueda conceder a una industria de transporte, o de cualquier otra naturaleza, es la concesión de un monopolio, o sea, la liberación de toda extraña competencia.

"Ahora bien, si en estas condiciones la marina mercante de cabotaje estima aún que debe ser protegida, la concesión de otras formas de protección significaría alterar condiciones económicas naturales y crear con ello una situación artificial que sólo podría mantenerse a expensas de otros intereses dignos igualmente de ser considerados. En efecto, existiendo la reserva del cabotaje y habiéndose fijado tarifas máximas que dejan todavía un margen de alza a los fletes que se cobran en la actualidad, lo único que restaría a la marina mercante para adquirir prosperidad y desarrollo, sería la abundancia de fletes.

... "En el hecho, la situación de la marina de cabotaje depende de factores económicos de orden general relaciona-

(28) "El Mercurio" de Santiago 6 de junio de 1935.

(29) Compuesta de los señores Carlos Balmaceda, Jorge Echeverría V., Edmundo Delcourt y Raúl Simón.

dos con la producción del país. En parte, sobre todo en lo que se relaciona con la competencia de los ferrocarriles del Estado, parece también existir un problema de tarifas, el cual nunca ha sido detalladamente considerado por la marina de cabotaje...

Todo lo dicho puede confirmarse por lo expresado en las actas de la "Semana de la Marina Mercante" (30), (pág. 226): "En resumen, la reserva del cabotaje ha producido efectos beneficiosos en lo que se refiere a la dotación del tráfico local de naves aptas y de capacidad equivalente para las necesidades de la costa. El poder de arrastre de esta flota se puede calcular en 1.400,000 toneladas al año, aproximadamente. El año 1925, que fué uno de los de mayor actividad que ha habido últimamente, se movilizaron de puerto a puerto, alrededor de 850,085 toneladas de carga, lo que quiere decir que la Marina mercante contó siempre con un sobrante de espacio equivalente a 549,925 toneladas". Esta sola declaración confirma que, sin aumentar el número de buques y sin aumentar en una gran cuota el gasto de operación, la marina de cabotaje podría elevar sus entradas en un 65 o/o si dispusiese de fletes suficientes.

Concluye la Comisión afirmando que la mayoría de los gastos en que incurren los armadores "corresponde a derechos portuarios, ley de empleados particulares, ley 4054, ley de accidentes del trabajo, impuesto a la renta y otros derechos y contribuciones menores. Ahora, si con una tendencia exagerada de protección empezara a eliminarse a la industria y a la producción nacional de obligaciones absolutamente normales, sería difícil pensar cómo pudiese costearse el Presupuesto Nacional. Debe observarse, por lo demás, que sólo el servicio de los capitales invertidos por el Estado en obras de puertos, supera largamente el conjunto de los impuestos, contribuciones, derechos, patentes, cargas sociales e impuesto a la renta, pagadas por las Compañías nacionales de navegación" (31).

Como hemos visto, el gobierno de Chile no ha mantenido siempre una política uniforme, respecto a la navegación nacional. La protegió en un comienzo, por leyes de 1811 y 1834. Pero en seguida, dejó completa libertad en el comercio marítimo, hasta comienzos del presente siglo, en que, por le-

(30) Celebrada en Valparaíso, del 22 al 28 de marzo de 1927.

(31) Informe sobre protección a la Marina Mercante de Navegación Exterior, contenido en el folleto N.º 7 de la Oficina del Presupuesto, Abril 1928, págs. 7 y sgts.

yes de 1917 y 1922, concede a las naves nacionales, el privilegio de cabotaje en nuestras costas.

Pero esta medida no parece haber dado los resultados esperados y los navieros nacionales han debido soportar el cabotaje disimulado ejercido por las naves extranjeras; han debido pagar en oro diversos derechos (portuarios, de bahía, etc.), sin tomar en cuenta la baja de la moneda; por la misma causa, han debido pagar precios excesivos por los repuestos de sus naves. En cambio, sólo han logrado un alza parcial de los fletes.

“Actualmente, nos informa editorialmente “El Mercurio” hay estudios pendientes en la Subsecretaría de Comercio y en el Consejo de Economía Nacional, que tienden a requerir del Congreso, una reforma del régimen légal existente, a fin de ir en ayuda de nuestra marina mercante nacional” (32).

Reconocen los autores que nuestra “marina mercante nacional, de no tener el privilegio de cabotaje, no podría competir con la marina extranjera, puesto que ésta puede fijar los fletes a precios ínfimos, y aún si lo deseara, podría transportar en ocasiones, mercaderías gratis, sin perjudicarse” (33). Y proponen, para protegerla y fomentarla, las siguientes medidas: 1) primas a la construcción, al recorrido, a la velocidad, etc.; 2) consolidación del privilegio de cabotaje; 3) crédito y otras franquicias; 4) impuestos razonables a la navegación de buques extranjeros, y 5) crear un personal marítimo netamente nacional.

3.—Tomando en cuenta el gobierno, el caso “de las compañías nacionales que se han comprometido en el comercio exterior y que trabajan en libre concurrencia con las compañías extranjeras, teniendo éstas últimas en su favor, aparte de una mayor potencialidad económica, las diferentes formas, directas e indirectas, de protección que les dispensan los respectivos gobiernos” (34); y tomando también en cuenta la importancia que significa para Chile, el que los fletes de su comercio exterior sean nacionalizados hasta donde sea posible (35), dicta:

A.—El 14 de enero de 1928, la ley 4249, llamada de “Protección a la Marina Mercante de Navegación Exterior” Para este efecto, 1.º) se autoriza al Presidente de la Repú-

(32) “El Mercurio” de Santiago (13 junio 1935), “Protección Insignificante”.

(33) S. Macchiavello V., “Política Nacional”, pág. 358.

(34) Mensaje del Gobierno al Congreso, acompañado al proyecto de ley que estudiamos.

(35) La Comisión nombrada hacia presente que, en total, la suma de importaciones y exportaciones, alcanzaba, en 1926, a 2.947 millones de pesos.

blica para invertir hasta 2 millones de pesos anualmente, en subvencionar a las **compañías nacionales de navegación** (36), que hayan mantenido o mantengan por más de 2 años, un servicio regular a través del canal de Panamá, en proporción a la carga movilizada por cada línea. Pero puede también concederse esta subvención a favor de armadores particulares, los que se regirán por las disposiciones de esta ley, en cuanto les fuere aplicables.

2.o) De las utilidades líquidas que obtengan las Compañías acogidas a los beneficios de la ley, deben participar el Estado, en las condiciones que siguen: a) de las utilidades deben deducirse los castigos y reservas correspondientes; b) del saldo de utilidades debe reservarse un 10 o/o anual en favor de las acciones en actual emisión de la Compañía. El resto se divide proporcionalmente entre el Estado y la Compañía. Para este efecto se estima que aquél posee un derecho equivalente a un valor nominal de acciones que iguales a 10 veces a la subvención pagada durante el año a la Compañía respectiva. La parte que corresponda al Estado, debe destinarse a la amortización de las subvenciones, acumuladas sin interés; y la que corresponda a la Compañía, la distribuye su directorio como lo estime conveniente; c) el Presidente de la República tiene facultad para nombrar un director delegado en cada Compañía acogida a los beneficios de la ley.

3.o) Queda autorizado el 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, ya sea destinadas al comercio exterior como al de cabotaje.

4.o) Los empréstitos obtenidos son garantizados con hipoteca de la nave o naves adquiridas u otras que reúnan los requisitos exigidos por el Reglamento. Deben las Compañías depositar, en la Tesorería General de la República, las sumas que sean necesarias para atender oportunamente al servicio de los empréstitos contratados a su favor. El monto total de las garantías fiscales de todos los empréstitos de que trata esta ley, no podrá exceder de 40 millones de pesos. Se fija, además, en 20 años (desde 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

(36) Para los efectos de esta ley se reputan compañías o naves nacionales, aquellas a que se refiere el art. 3 d la ley 3841, a qu hicimos mención más adelante.

garantía de la nave, no podrá ser superior al monto del seguro.

5.o) Se elevan en un 10 o/o los derechos consulares vigentes para el financiamiento de los gastos que ocasione la aplicación de la ley.

B.—Se dicta, con fecha 18 de junio de 1929, la ley 4602, que autoriza al Presidente de la República, por 20 años, para invertir anualmente (a contar desde el 1.o de enero de 1930). hasta 2 millones de pesos, en subvencionar, en proporción a la carga transportada, a armadores o compañías nacionales de navegación que establezcan por la **vía Magallanes**, un servicio regular interoceánico a los puertos de Argentina, Uruguay y Brasil.

En las utilidades obtenidas por las compañías acogidas a los beneficios de esta ley, tiene participación el Estado, en las siguientes condiciones: a) de las utilidades debe deducirse los castigos y reservas determinados en el Reglamento; b) del saldo de utilidades, se reserva, en primer término, un dividendo hasta de 10 o/o anual en favor de las acciones en actual emisión de la compañía. El resto debe distribuirse entre la compañía y el Estado, proporcionalmente, estimándose que el último posee un derecho equivalente a un valor nominal de acciones que igualen 10 veces la subvención pagada durante el año a la compañía respectiva.

Las naves adquiridas mediante las facilidades de la ley están sujetas a ciertas limitaciones:

a) las destinadas al cabotaje, no pueden emplear sino combustible nacional, a menos que condiciones especiales autoricen excepcionalmente el uso de otros combustibles; b) hasta después de vencidos 10 años, contados desde el día de su inscripción, estas naves no podrán ser vendidas a armadores extranjeros, sin especial permiso del Presidente de la República.

Con todo, la competencia ejercida por las naves extranjeras, como dice un autor, "restringió enormemente el transporte hecho en naves nacionales" (37). Y, al efecto, agrega más adelante, que en 1923 registraba la Estadística 121 vapores nacionales con una capacidad total de sólo 83,788 toneladas, y 19 veleros con 19,864 toneladas; en 1929, 93 vapores nacionales con una capacidad total de 132,910 toneladas de registro grueso (80,280 toneladas de registro neto), y 9 veleros, con 9,056 toneladas de registro grueso (8,360 toneladas de registro neto). Fuera de éstos, anota la Estadis-

(37) D. Martner, "Economía Política", pág. 514.

tica 17 motores y goletas motor, con 1,803 toneladas de registro. En 1933, la flota alcanzaba sólo a 108 naves, que dan un total de 89,834 toneladas. A la fecha, la marina mercante cuenta con un total de 128 naves que tienen 99,695 toneladas de registro.

De esta flota, 23 naves (48,847 toneladas de registro), se dedican al comercio exterior; 12 naves (17,514 toneladas de registro, se dedican exclusivamente al acarreo de carbón); y 12 naves (1,761 toneladas de registro), están dedicadas a la pesca.

“La industria naviera, aparte de lo que significa, en cuanto a empleo de capitales — totalmente chilenos — da trabajo a un sinnúmero de personas y emplea a más de 4 mil individuos a flote, desde capitán a paje.

“Este sólo dato bastaría para exhortar a los Poderes Públicos a preocuparse de la suerte de aquellas actividades que se han desenvuelto hasta aquí en una atmósfera de languidez, sin perspectivas seguras para el mañana y sin que los que tienen el deber de protegerlas se hayan percatado de una manera exacta del valor que una flota de comercio tiene como instrumento de progreso económico en la paz, o como elemento cooperador de la Marina de Guerra en el caso de un conflicto externo” (38).

4.—Por otra parte, con el objeto de asegurarse un comercio recíproco, sin más cargas que las fijadas a la “nación más favorecida”, se han firmado numerosos Tratados de Comercio y de Navegación entre Chile y otras potencias.

En más de una ocasión, estos Tratados han dado benéficos resultados, aumentándose, por este concepto, las rentas fiscales.

En el mes de mayo del presente año, se aprobó un “Tratado de Comercio, Navegación e Industrias” con Alemania, y que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 1935. Los privilegios que por él se conceden a esta nación, no se extienden a las ventajas que se conceden en la actualidad o pueden concederse en el futuro, a los buques nacionales exclusivamente dedicados al comercio de cabotaje.

5.—Se ha hablado también, en el curso de este año, del proyecto del “Centro Piloto Pardo”, de crear una **Dirección de la Marina Mercante**, la que así se independizaría de la Marina de Guerra, bajo cuya tuición ha estado hasta ahora. Este organismo sería el encargado de velar y proteger este tráfico marítimo.

Sin embargo, el proyecto ha encontrado objeciones, especialmente por parte de los armadores.

(38) “Protección Insignificante”, “El Mercurio”, Stgo. de Chile, junio 13 de 1895.

5.—El Canal de Panamá y su influencia sobre el tráfico por el Estrecho de Magallanes

Sumario: 1.—Apreciaciones generales; 2.—El Estrecho de Magallanes: su importancia en el tráfico marítimo; 3.—El Canal de Panamá y el tráfico marítimo chileno; 4.—Importancia de la apertura del Canal de Ofqui.

1.—“La América del Sud está limitada en su parte septentrional por un istmo y en la meridional por un estrecho. Son éstas las dos entradas por las cuales se puede llegar a la parte occidental del continente, la cual se halla separada de las regiones central y oriental por una cordillera extensa y elevada. Atravesando el istmo Vasco Núñez de Balboa descubrió el Océano Pacífico; pasando por el estrecho, 7 años más tarde, Magallanes descubrió que este mar es un vasto océano que se extiende hasta la costa del Asia. En tiempos del dominio español todo el comercio de la costa occidental pasaba por el istmo; pero cuando llegó la era de la navegación a vapor, el mismo comercio empezó a pasar por el estrecho de Magallanes. Ahora el istmo también será transformado en estrecho y será vía para el comercio marítimo, la entrada principal al oeste.

“Un istmo y un estrecho son para un geógrafo histórico y para un historiador geógrafo las cosas más interesantes que tiene que considerar la ciencia de la geografía. El comercio, los viajes y las guerras navales se concentran en el punto donde un canal estrecho une mares extensos, mientras que la lengua de tierra que los divide interpone un obstáculo al comercio marítimo y lo desvía en otras direcciones. Puede llegar a ser un sitio a propósito para la marcha de un ejército y también proporciona una plaza fuerte central de donde pueden salir buques de guerra a amenazar las playas vecinas. Así pues, todo estrecho y todo istmo tiene gran importancia comercial y casi siempre importancia política también, pues las cuestiones de comercio han sido siempre y son ahora más que nunca elementos influyentes en los asuntos humanos, mientras que el dominio de un canal navegable para las armadas, o de un paso por tierra para los ejércitos, podría ser de importancia suma en una guerra.

“El hemisferio oriental tiene un istmo que ha sido importante para el comercio y para la historia del mundo casi desde el principio de la civilización. Es el istmo de Suez. Así también el hemisferio occidental tiene su istmo de suma importancia: el de Panamá. Es un punto de unión entre dos continentes y una valla entre dos océanos que, aunque de

historia más corta que el de Suez, ha sido a veces de gran consecuencia para las maniobras del mundo durante los cuatro siglos pasados, y puede que lo sea aún en el futuro". Así escribía James Bryce, en su obra "La América del Sud" (39).

2.—Es sabido que entre los viajes más notables e importantes por los descubrimientos marítimos, figuran el de Cristóbal Colón en 1492, el de Vasco de Gama en las costas de la India en 1498, y el de Magallanes en 1519 a 1522. Este último tuvo especialmente mucha importancia geográfica, pues, como dice el mismo autor, "probó, por fin, no sólo que la tierra era redonda y que la ruta marítima por el occidente hasta la India existía, sino que la tierra era mucho más grande de lo que se había creído".

Con todo, los piratas ingleses y holandeses que saqueaban a los españoles en la costa del Pacífico, pasaban por el Cabo de Hornos y no por el Estrecho, largo y angosto y por el que era difícil navegar contra los vientos del oeste.

No le cupo entonces a esta ruta, una gran importancia comercial ni política. Sólo a mediados del siglo XIX, con la introducción de la navegación a vapor (40), tomó la importancia que hasta ahora ha tenido.

En un comienzo, la navegación por el Estrecho de Magallanes estuvo reservada a España. Pero en la actualidad, en virtud del Tratado de 1881, entre Chile y Argentina, se considera neutralizado, se da libre acceso a los buques de todos los pabellones y se prohíbe la construcción de fortificaciones en sus costas.

3.—A comienzos del presente siglo (1914), queda definitivamente abierto, al tráfico marítimo mundial, el canal de Panamá.

Las consecuencias políticas y económicas que trajo esta nueva vía, quedaron pronto de manifiesto. Hay autores que han tratado de mostrar que los americanos, al intentar y llevar a cabo la construcción del Canal, tuvieron en vista más que nada, finalidades militares. Pero a pesar de todo, no pueden dejar de reconocer el rol comercial del mismo.

La nueva vía trajo la expansión del comercio por el acor-

(39) Págs. 7 y 8.

(40) Ya hemos visto que la navegación comercial por el estrecho fué iniciada en 1840 por la P. S. N. C. con los vapores "Chile" y "Perú". Posteriormente, las compañías alemanas de vapores **Kosmos** y **Hamburgo Pacific**, establecieron servicios a la costa del Pacífico. Y, finalmente, las sociedades "Menéndez y Behety" y "Braun y Blanchard", han establecido servicios completos entre los puertos del Pacífico y del Atlántico, en una extensión desde el Callao a Río de Janeiro. En los últimos años, la P. S. N. C. destinó una de sus líneas a pasar, al partir, por Panamá y de regreso, por Magallanes.

tamiento de las rutas, tanto de los puertos europeos a los del oeste de los Estados Unidos, como de los del Atlántico de la América del Norte a los del Pacífico de la misma.

Pero el paso por el Canal de Panamá no es gratis. Los derechos en cada caso se aplican en razón de 1.25 dólares por cada tonelada americana de registro.

Si para la generalidad de los países la apertura del Canal significó una gran economía (de tiempo y, por lo tanto, de carbón), en Chile se temió, casi inmediatamente, que afectara el tráfico de mercancías por Magallanes (y hasta el de Valparaíso), como amenazaba su importancia, en cuanto al transporte de pasajeros, el ferrocarril transandino.

Así, en un viaje de N. York al Callao, por el Canal, se ahorran 6,250 millas marinas (1,852 mts. c.m.), lo que corresponde más o menos a una economía de tiempo de 25 días, en un vapor con un andar de 16 nudos; del mismo punto a Iquique, en las mismas condiciones, se ahorran 5,100 millas marinas (23 días); del mismo a Valparaíso, 3,150 millas marinas (17 días). A medida que nos vamos acercando al sur de Chile, la economía va siendo menor, porque nos vamos aproximando al Estrecho y alejando del Canal.

Más considerable aún es la economía en un viaje entre N. Orleans y estos puertos, ya que las naves deben hacer un largo trayecto por el mar Caribe (al Callao se economizan 7,250 millas marinas, o sea, 33 días; a Valparaíso 4,750 millas marinas, etc.).

Igualmente, significa gran economía para las naves con destino a la costa occidental de la América del Sur y procedentes de los puertos europeos de Liverpool, Anvers, Gibraltar, etc.

Pero, indudablemente, el país más directamente beneficiado es Estados Unidos. Así, entre Boston y S. Francisco, la distancia por vía Magallanes es de más de 13,100 millas marinas y por vía Panamá, se reduce a cerca de 5,400 y así los demás.

Creemos que con las cifras estadísticas que damos a continuación, del movimiento de naves en los puertos de Valparaíso y Magallanes, pueden mostrarse en parte, las consecuencias que ha tenido para Chile, la apertura del Canal. Desgraciadamente no son muy completas.

Total de buques entrados a Valparaíso, procedentes de diversos países

Años	N.o de buques	Tonelaje
1910		
1912		
1914	543	1.608,770
1917	294	791,392
1919	283	692,762
1924	431	1.379,376
1925	413	1.357,451
1926	417	1.344,377

Total de buques entrados a Punta Arenas, procedentes de diversos países

Años	N.o de buques	Tonelaje
1910		
1912		
1914	470	1.113,031
1917	217	572,842
1919	189	151,539
1924	225	296,183
1925	241	311,101
1926	273	316,353

Naturalmente, ha debido favorecer el movimiento de naves por Magallanes, la gratuidad de la vía. Así, en el año 1927, los derechos de paso por el Canal representaron para la Compañía Sud Americana de Vapores, un total de 114,000 dólares, o sea, 935,000 pesos m/l.

Además, debe considerarse “que los buques que vienen de Europa a la costa occidental de América del Sur deben pasar por Argentina y Brasil, poderosos mercados de fletes que perderían si adoptaran la vía del Canal”; y que “muchos buques que vienen a Argentina son atraídos también al Pacífico por la seguridad de conseguir combustible en nuestros puertos del sur y una vez llegando a ellos no desperdician la oportunidad de tomar carga, avanzando unas 300 millas más al norte” (41)

5.—Mucho se ha hablado también de la apertura del istmo de Ofqui, como transcendental para la navegación, el comercio, las industrias, la colonización y el desarrollo de los territorios australes.

Sin embargo, no puede menos de considerarse que no sería de gran importancia ni para los grandes vapores ni pa-

(41) S. Macchiavello, “Política Nacional”, T. II, pág. 355.

ra los veleros. Para los primeros, porque serían demasiados grandes para ciertos pasos del canal; y para los segundos, porque necesitan del viento para su propulsión y porque, por otra parte, deben huir de las fuertes corrientes de las mareas (42).

No puede tampoco decirse que tenga ahora esta cuestión la importancia que tenía antes de la apertura del Canal de Panamá.

CAPITULO III

El trabajador marítimo en Chile: legislación que le obliga y ampara: breve examen expositivo y crítico (43).

1.—Período anterior a 1924

Como hemos dicho, cuando apenas proclamada la independencia de Chile, la Junta Provisional de Gobierno declaró, en 1811, abierto los puertos de Chile, al comercio extranjero, también dictó en ese mismo año, una Ordenanza

(42) S. Macchiavello, ob. cit.

(43) Quizá sería interesante, al hablar de los obreros marítimos hacer una historia de los diversos conflictos colectivos en que han tomado parte los gremios por ellos formados. Pero al mismo tiempo sería necesario extender demasiado este Capítulo. Nos limitaremos a enunciar las fechas de ellos.

El primero que conocemos es el de 1890 (Junio y Julio). No parece haber tenido ningún resultado positivo. (Se dice que fué más bien un movimiento político). El segundo es del año 1903, en Valparaíso, considerado como la "primera manifestación sangrienta de la lucha de clases" (desórdenes de la noche del 12 de mayo). Termina el movimiento con el fallo arbitral de don J. J. Latorre y don M. Vana, intitulado "Precios y Condiciones del Trabajo de la Gente de mar de Valparaíso" ("El Mercurio de Valparaíso, 4 agosto 1093). Se produce un tercer movimiento en 1916, en Iquique. La Comisión nombrada "para estudiar las causas de los continuos y repetidos movimientos obreros en esa zona" hizo "una exposición minuciosa de las incidencias de la huelga, de las causas de la misma y de las diversas medidas tomadas para ponerle término". (Puede consultarse el "Informe presentado al Supremo Gobierno" de don E. Oyarzún, J. E. Concha y J. Philippi). Otro, se produce en julio de 1932. El último, hasta la fecha, es el de 12 de marzo de 1935. La causa de la huelga fué la respuesta contraria al pliego de peticiones en que solicitaban aumento de salarios, fijación de salario mínimo, fijación de horas de sobre-tiempo, etc. La huelga fué declarada ilegal.

Por fin se obtuvo del Gobierno un D[S. (13-IV-935), que suprimió definitivamente el sistema de Redondilla, a contar del 1.º de julio del mismo año. Igualmente, se acordó un aumento de 10 o/o sobre los salarios bases del personal de tripulación que pidió aumento de salario.

de Comercio, Navegación y Aduana, especie de Código compuesto de 241 artículos.

En esa Ordenanza no sólo se establecieron disposiciones de orden administrativo y técnico, sino que también se introdujeron en ella medidas relativas a la protección de la gente de mar, que como se ve, se anticiparon a la legislación definitiva del comercio marítimo. En el art. 5 de ella se dispuso: "todo traficante, oficiales de mar y tripulaciones, serán tratados con toda consideración, protegidos y auxiliados por el gobierno, sea cual fuere su naturaleza y condición".

Hemos citado también anteriormente un Reglamento de Atribuciones y Deberes de las Autoridades Marítimas, de 12 de octubre de 1865; y ahora debemos decir que en ese Reglamento había algunas disposiciones relativas a la **gente de mar**, que son como el antecedente histórico y administrativo de la legislación y reglamentación posteriores. Así, el art. 19 determina que el capitán de puerto llevará un libro en el que se anotará, respecto de cada embarcación, entre otras cosas, "el nombre del patrón y marineros que la tripulan, con expresión de nacionales y extranjeros". Así el art. 26, que proveía a las obras de salvamento en casos de abordaje y averías, varadas y pérdidas de embarcaciones, encargaba a la autoridad marítima instruir "el propio sumario substancial, pasando a la embarcación, al tiempo de franquearla, los auxilios oportunos o **recogiendo la gente embarcada**".

Llegamos ahora a la codificación de la legislación comercial, y con ello tocamos el conjunto de disposiciones más importantes sobre legislación marítima que se ha dictado en Chile (Libro III del Código de Comercio) (44).

Hay que mencionar también, como partes importantes de la legislación marítima chilena, las ya citadas leyes de Navegación de 1878, ley de Hipoteca Naval de 1919, ley de Cabotaje de 1922 y un buen número de reglamentos y decretos dictados, ya por el órgano del Ministerio de Marina, del de Hacienda u otros.

El llamado Código del Trabajo, decreto con fuerza de ley N.º 178 (13 de mayo de 1931), mereció atención especial en cuanto procuró perfeccionar la protección que las leyes anteriores otorgaban al personal de a bordo de las naves chilenas.

El profesor don Gabriel Palma R., llamó en clase la

(44) Sabido es que correspondió a don Gabriel Ocampo, en virtud de la autorización general otorgada por la ley de 14 de septiembre de 1852, redactar el proyecto de Código de Comercio, que, aprobado por una Comisión, pasó a ser ley de la República en 1865.

El origen ideológico, por así decirlo, de nuestro Código de Comercio, está en el Código español de 1829.

atención sobre el hecho de que la legislación comercial, o sea, el Código de Comercio chileno, se había anticipado a la **legislación social**, al proteger, como lo hace, con eficacia, al personal ocupado en el trabajo marítimo.

Otro tanto decía en su clase el profesor don Juan de Dios Vergara Salvá.

Los marinos prácticos sostienen que esta legislación tiene este carácter protector, que algunos consideran paternal, en razón de la comunidad de vida que se lleva a bordo, y de la solidaridad de intereses que esta convivencia determina. Es la misma razón con que alguien ha explicado el hecho de que sean exmarinos de guerra, educados en esta práctica solidaria de a bordo, los que fueron llamados a atender los cargos superiores del departamento de bienestar social, creado, en 1920, por la Asociación de Productores de Salitre.

El trato de superiores a inferiores a bordo, suele ser duro; violento y agrio el lenguaje: quizá exigencia del oficio. Pero la ley velaba y sigue velando, hasta con detalles prolijos, por la persona y los intereses de la gente de mar.

Puede asegurarse pues que, en Chile, al menos, la gente de mar anticipó en más de medio siglo al trabajador de tierra en lo que respecta a tener garantías personales y de intereses, frente a frente al patrón o empleador. Así, por ejemplo, el contrato de gente de mar se halla reglamentado desde el año 1866 por el Título III, Libro III del Código de Comercio; mientras que es en septiembre de 1924, cuando surge en Chile por vez primera, el contrato de trabajo general, digámoslo así; o sea, para los obreros terrestres (ley 4053), y el contrato para empleados, también terrestres (ley 4059).

2.—Entre 1924 y 1931

Creada la nueva situación para el personal de tierra, en 1924, estimó el personal de **empleados** a bordo, que su situación se encontraba deprimida con respecto al personal de empleados de tierra; y se gestionó y obtuvo la dictación de un decreto-ley que lleva el N.º 772 y fecha 19 de diciembre de 1925, destinado a regir la situación de los "empleados particulares de a bordo de naves mercantes nacionales" (no comprendía a los obreros).

El Código de Comercio había distinguido entre los **hombres de mar, gente de mar, tripulación o equipaje**, por una parte (art. 933), y otras personas de que se ocupan los párrafos 2.º, 3.º, 4.º y 5.º del Tít. II (arts. 889-932), a saber: el capitán, el piloto, el contra maestre y el sobrecargo.

Entretanto, el desarrollo de la navegación marítima, la

aplicación de nuevos medios de propulsión, el aumento de tonelaje, los refinamientos de la vida moderna, etc., habían hecho necesaria la permanencia, a bordo, de otras personas, encargadas de nuevos servicios y atenciones. De ahí que, a los comienzos de este siglo, hubiera a bordo empleados, cuyo nombre y cuya función no se consultaron en el Código de Comercio.

El personal de empleados de a bordo, entró, como dijimos, a ser regido por el decreto-ley 772, el cual, en su art. 2.º dispuso que habían de considerarse como empleados de naves mercantes nacionales: el capitán, los pilotos, los ingenieros, los contadores, los médicos, los farmacéuticos, los practicantes, los sobrecargos, los radio-telegrafistas, los primeros mayordomos de buques de pasajeros; y los contra-maestres en buques mayores de mil toneladas de registro.

A este personal, debía aplicarse el D. L. 772, en primer lugar; y, supletoriamente, en lo que no fuere contrario a ella, la ley general de empleados particulares.

Durante algún tiempo se mantuvo dudosa, en el concepto de los funcionarios del Ministerio del Trabajo, la situación de cierto personal que acaso, para dar una idea clara, en pocas palabras se podría llamar **anfíbio**: de cierto personal que trabaja a bordo, y vive en tierra; que está embarcado mientras trabaja, pero que no navega, al menos en alta mar. Ese personal de trabajadores lo constituyen los que en jerga marítima se llaman "trabajadores de bahía", y son, entre otros: los boteros, lancheros, obreros de remolcadores, mecánicos, carpinteros, herreros, buzos que tienen su taller a bordo de las **chatas** (verdaderas bodegas y maestranzas flotantes, pero ancladas en los puertos). No se sabía, al principio, si este personal debía estar comprendido, o no, en la ley general de trabajadores terrestres. Ahora, se ha generalizado el concepto de que, no hallándose comprendidos entre el personal para quien se han dictado disposiciones **especiales** (o sea, no estando sujetos a contratos de **embarco**), toda esa gente debe regirse por las **leyes generales** del trabajo y de la previsión.

Entre 1924 y 1931, hubo varios intentos de hacer una ley especial de contrato de trabajo para el personal embarcado, tanto de obreros como de empleados. Nombráronse y trabajaron varias Comisiones, que integraron el Auditor de Marina, algunos jefes de la Armada de Guerra y Capitanes Mercantes. Sabemos que se despacharon varios proyectos; pero, no habiendo sido impresos, nos ha sido imposible tomar conocimiento de ellos.

3.—De 1931 adelante

a). Generalidades

Entre 1924 y 1931, la aplicación de las leyes sociales, tanto del trabajo como de la previsión, a bordo de las naves mercantes nacionales, estuvo llena de dificultades y originó muchos reclamos. Las tripulaciones—obreros y empleados—pugnaban por quedar totalmente bajo la tuición de los funcionarios del trabajo, substrayéndose a toda intervención de los funcionarios del Territorio Marítimo; éstos, fundados en las leyes de su ramo, mantenían su rol fiscalizador; y, más de una vez, se suscitaron conflictos de competencia o algo análogo.

Cuando se tuvo el pensamiento de recopilar, ordenar y poner al día las leyes del trabajo (1931), la Comisión nombrada para este efecto, incluyó en sus labores, tanto al asalariado de tierra, como el asalariado marítimo.

Esta Comisión estaba compuesta de algunos funcionarios de la Inspección del Trabajo, algunos miembros de la Cámara de Diputados, un profesor de Legislación del Trabajo de la Universidad de Chile, y un jefe de la Armada Nacional, designados para este efecto, por haber adquirido conocimiento especial de las leyes y costumbres de la Marina Mercante en el desempeño de funciones como Gobernador Marítimo. Sabido es que, como resultado de la labor de esta Comisión, se dictó el D. c. f. de L. N.º 178, que lleva fecha 13 de mayo de aquel año, fué publicado en el "Diario Oficial" de 28 de ese mismo mes y año, y empezó a regir seis meses después de su publicación, a virtud de su art. 576.

Este D. c. f. L., viene precedido de 12 considerandos, uno de los cuales (N.º 5.º), deja establecido que "el trabajo marítimo, aunque comprendido en la legislación social vigente, requiere, por sus modalidades especiales, preceptos específicos que consideren las características especiales de esta clase de trabajo".

Ya hemos visto en qué forma deficiente se hallaba comprendido el trabajador marítimo, dentro de la legislación social anterior al año 1931.

Fué motivo de preocupación especial en el seno de la Comisión Redactora, el dejar definida la posición del personal marítimo, con respecto a las autoridades marítimas y con respecto a los funcionarios del trabajo.

Por razones de buen servicio, y a causa de las dificultades que el "medio movable" en que actúa el trabajador marítimo ofrece, para la inspección de éste, no se pudo dejar sometido al trabajador marítimo, empleados lo mismo que

obreros, a la fiscalización exclusiva de los inspectores del ramo del trabajo, en los términos que el mismo Código dejó establecidos para las faenas terrestres en general. Esta materia quedó resuelta por los arts. 242 y 243 del llamado Cód. del Trabajo.

El primero de ellos establece que las disposiciones del Tít. V del Lib. I — del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional — se aplicarán **sin perjuicio de las del Código de Comercio y de la Ley de Navegación que no fueren contrarias a ellas**. El segundo, determina que la supervigilancia que compete a la Inspección General del Trabajo, sobre cumplimiento de ese título, se ejercerá **sin perjuicio de lo prevenido en este Código, en esa Ley y en los Reglamentos Navales**. Un inciso de este último artículo dispone que “un reglamento delimitará las atribuciones de ambas órdenes de autoridades y organizará la colaboración entre ellas”. Aún no se ha dictado.

En virtud de la regla general sobre derogación de las leyes, y además, en virtud de la disposición expresa del art. 242 del llamado Código del Trabajo, la situación y condición jurídica del personal asalariado de las naves mercantes nacionales se halla favorecido y obligado por las disposiciones de este último Código y además, por “las del Código de Comercio y de la ley de Navegación que no fueren contrarias a las de aquél Código”.

Desde el punto de vista del Derecho Administrativo, las autoridades marítimas, (o quizá mejor dicho, del **litoral**), han estado adscritas al Ministerio de Marina, y dependido directamente: 1.º) de la Comandancia General de la Marina; 2.º) desde el año 1898, de la Dirección General de la Armada (en este año y por ley 1060 de 10 de agosto, se creó, en vez de aquella Comandancia General, la Dirección General de la Armada, y dentro de ésta, la Dirección del Territorio Marítimo, superioridad administrativa de los gobernadores y subdelegados marítimos); 3.º) actualmente, esta misma Dirección se denomina Dirección del Litoral; y hay en ella una sección especial de la Marina Mercante.

Cuando el llamado Código del Trabajo deja algunas funciones, alguna intervención a cargo de las autoridades mencionadas por el Código de Comercio, la ley de Navegación y los Reglamentos Navales, se refiere a estas autoridades, subordinadas, en último y superior término, al Ministerio que antes se llamó de Marina, y que ahora está involucrado, con el de Guerra, en el Ministerio llamado de Defensa Nacional.

Sabido es que los funcionarios del Trabajo están incluidos en un Ministerio especial, creado en octubre de 1924,

que ha tenido diversos nombres (entre ellos el de Ministerio de Bienestar Social), y que ahora se llama Ministerio del Trabajo. Fué por Decreto-ley N.º 44, de 14 de septiembre de 1924, cómo nació este Ministerio, cuya creación había venido siendo reclamada con insistencia desde hacía varios años.

Por entonces no existían, en materia de trabajo (aparte de la legislación reciente: 8 de septiembre de 1924), sino una que otra disposición legal y un servicio administrativo del trabajo: la Oficina que empezó siendo llamada **Oficina de Estadística del Trabajo**; y cuya creación se había debido a un Decreto del Ministerio de Industrias y Obras Públicas; departamento de Estado a que esa Oficina quedó adscrita.

El Decreto-ley 44 fué muy poco explícito en lo concerniente al trabajo; creó 3 secciones: Higiene, Asistencia Social y **Trabajo y Previsión Social**; pero es de recordar que, al determinar el nombre de este nuevo departamento de Estado, dispuso en su art. 1.º, que éste se denominaría "de Higiene, Asistencia y Previsión Social". No mencionó al trabajo. Lo cual puede revelar el escaso concepto, la escasa apreciación que a la sazón existía acerca de esta materia.

El texto definitivo de las leyes del Trabajo — art. 183 — aunque dió amplias atribuciones inspectivas del trabajo marítimo a los funcionarios del ramo del trabajo, declaró categóricamente que "corresponde a la autoridad marítima calificar y controlar la idoneidad profesional, las aptitudes marineras y las condiciones físicas de los hombres de mar que, a cualquier título o empleo, formen parte o vayan a formar parte de la dotación de un buque".

Nos proponemos estudiar en este Capítulo lo concerniente al trabajador marítimo, en cuanto a la protección que en su favor se halla establecida por las leyes del Trabajo y de la Previsión Social (45).

Aparte de las reglas legales relativas al contrato de trabajo y a sus derivaciones — en lo referente a obreros de tierra en general, trabajadores agrícolas, trabajadores a domicilio, empleados domésticos — el texto definitivo de las Leyes del Trabajo trata "de las condiciones generales de vida y trabajo en las empresas industriales" (Tit. III del Lib. I), y "de la protección de los obreros y empleados en el trabajo" (Lib. II del C. de Trabajo). Son estos aspectos de la ac-

(45) A nuestro parecer las leyes propiamente del trabajo, miran a las condiciones actuales: la protección en la faena; la higiene del taller; la integridad del pago; la indemnización de los accidentes, etc.

La previsión concierne, como la palabra lo indica, más al porvenir que al presente.

La asistencia social se refiere a un estado no normal o patológico del trabajador.

tividad y de la vida del trabajador marítimo los que procuraremos exponer y estudiar en el presente Capítulo.

Versará él sobre el **trabajador marítimo**, pero solamente en relación con la **tripulación o equipaje** (46); casi diríamos comprendiendo sólo a los “marineros y grumetes de la nave”, según el lenguaje del Cód. de Comercio.

Precisando, podemos decir que no trataremos, al menos de un modo completo, del personal comprendido en el art. 186, 1.º inciso del llamado Cód. del Trabajo, o sea, de los oficiales, de los aprendices a oficiales y de aquel personal que requiera título profesional para su desempeño y los mayordomos de las naves de pasajeros (47).

Trataremos pues:

a) de los simples tripulantes (inc. 3.º del mismo art. 186); y

b) de los suboficiales, los cuales, según el inc. 2.º del mismo artículo, están sometidos a las reglas relativas a la tripulación.

Sabido es que, según el ya citado Texto definitivo de las Leyes del Trabajo (art. 182), los hombres de mar contratados para el servicio de una nave, constituyen su dotación, la que estará bajo las órdenes del capitán, y que la dotación (art. 185), se compone de oficiales, suboficiales y tripulantes.

(46) Se ha discutido largamente, en Memorias y Tratados, acerca de la propiedad o no de la palabra **equipaje**, que, como sinónima de tripulación, emplea nuestro Cód. de Comercio.

Don Maximiliano Ibáñez, en su “Revisión del C. de Comercio”, censura el empleo de esta palabra con tal sentido, de la cual dice fué tomada, sin necesidad, en su acepción francesa.

Es verdad que el Diccionario de la Academia Española no atribuye a esa palabra el sentido de “tripulación, dotación”, que le da, entre otros, el diccionario francés, y que se encuentra en los Cód. de Comercio de Francia y Bélgica, por ejemplo.

Por nuestra parte, creemos que este sentido se ha universalizado, si bien también debemos reconocer que, en Chile, tanto en las naves de guerra como en las mercantes, la gente de mar ya repudia el uso de esa palabra, quizá porque ella sabe que el sentido genuino de la palabra **equipaje** — el que se le da al usarla comunmente — es el de “conjunto de cosas que se llevan en los viajes”.

(47) En la Conferencia de Génova (2.ª Conf. del Trabajo), se aprobó una Convención en la que, definiendo el término **marino (marín)**, se dice que éste “comprende a todas las personas miembros de la tripulación de los navíos que efectúan una navegación marítima, con exclusión de los oficiales”.

Este concepto de **marín** coincide con la denominación de **tripulante o tripulación**, que da el art. 185 del C. de Trabajo, y es menos amplio que el **hombre de mar, gente de mar, tripulación, equipaje**, que emplea el art. 933 del C. de Comercio, pues con tales palabras se incluye a toda la gente de a bordo, comprendidos los oficiales, exceptuando sólo al **capitán**.

Sabido es también, que la denominación de tripulante o tripulación, comprende (mismo art.), los suboficiales y a los simples tripulantes. Son simples tripulantes los hombres de mar que desempeñan algún trabajo material o mecánico en el servicio de la nave, como ser, contra maestre, personal subalterno de maestranza (carpinteros, mecánicos, herreros), timoneles, marineros, fogoneros, aprendices, cocineros, camareros, enfermeros y los demás que desempeñen labores análogas.

De un modo general, quizá podríamos decir que trataremos de la tripulación (art. 185, inc. del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo); es decir, del personal de a bordo que desempeña aproximativamente las labores que corresponden al personal de tierra, respecto del cual legislan los Tít. I, II y III del Lib. I del C. de Trabajo.

3.—Leyes relativas al trabajo

Sumario: 1.—Contrato de embarco en el C. de Comercio y en el C. de Trabajo; 2.—Naturaleza jurídica del mismo; 3.—Prueba; 4.—Capacidad de las partes; 5.—Nacionalidad de los contratados; 6.—Derechos y obligaciones de las partes; 7.—Prohibiciones; 8.—Extinción de las obligaciones.

1.—Hemos dicho antes que la legislación relativa al trabajo de los hombres de mar se anticipó, con mucho a la relativa al trabajo en general y terrestre; y que eso constaba y consta de nuestro propio C. de Comercio, el cual define en su art. 935 el contrato que celebren los hombres de mar con el naviero, diciendo que este contrato consiste, respecto de los primeros “en prestar a bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución convenida”.

El art. 936 agrega que el **ajuste** de los hombres de mar en una cantidad alzada por el viaje o a un tanto por mes, es un **arrendamiento de servicios** (48).

(48) En este artículo, la palabra **ajuste** está empleada en el sentido de “obligación”, que contrae una persona, mediante pacto o convenio, de prestar algunos servicios o ejecutar alguna cosa”; sentido que es uno de los que autoriza el Diccionario de la Academia (palabra **ajustar**).

El C. del Trabajo también emplea la palabra **ajuste**, en el art. 29; pero la emplea en otro sentido y no refiriéndose al trabajo de mar.

Dice este art. que “el derecho del obrero para cobrar horas extraordinarias de trabajo, prescribirá en el plazo de 60 días a contar desde el respectivo **ajuste**”.

El D. c. f. L. 178 no avanzó, a nuestro juicio, un punto al definir, en su art. 181, el contrato de **embarco**. Declara este artículo que es "contrato de embarco el que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que éste obre personalmente o representado por el capitán, en virtud del cual aquellos convienen en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución que se hubiere convenido".

Lo de **recibirlos en la nave** y de **alimentarlos** importa, según se ve fácilmente, una estipulación indispensable para el cumplimiento del contrato de embarco.

El Texto definitivo de las Leyes del Trabajo, a diferencia del C. de Comercio, hace una enunciación de todas las estipulaciones que debe contener el contrato de embarco (art. 191), de igual modo que enuncia las estipulaciones necesarias o mínimas del contrato general de obreros (art. 6); las del contrato de empleados domésticos (art. 53); las de los contratos de medieros y aparceros (art. 77); las del contrato de inquilinaje (art. 79); y las de los empleados particulares (art. 120).

Son más numerosas que todas las de los demás contratos de trabajo, las que hacen obligatorias para el contrato de embarco, según el citado art. 181. Ellas comprenden algunas que son comunes a otros contratos; y además, indicaciones o estipulaciones propias de un contrato que se celebra para un trabajo especial, como es el trabajo marítimo. Así, p. ej., el nombre y matrícula de la nave o naves, la clase de navegación que hacen éstas, el aumento de sueldo o salario en los casos de viaje al extranjero, la comida y alojamiento, el puerto a dónde el contratado deba ser restituído, son estipulaciones propias del contrato de embarco.

2.—Antes de hacer el examen del Tít. V del Lib. I del D. c. f. L. 178, y su comparación con el correspondiente Tít. III del Lib. III del C. de Comercio, en lo que toca al tema que nos interesa, parece atinado formular algunas observaciones sobre la naturaleza jurídica del contrato en virtud del cual presta sus servicios la gente de mar.

Esta acepción, que es quizá la más corriente, está también autorizada por el Diccionario de la Academia. "tratándose de cuentas, ajustar significa reconocer y liquidar su importe".

La letra F) del art. 1.º de la Ley 5405 de 14 de febrero de 1934, modificó el art. 134 del D. c. f. L. 178, para asimilar la prescripción del derecho de cobro de horas extraordinarias a los empleados, a la prescripción del art. 29 ya citado; pero empleó la frase "60 días contados desde la fecha en que debieron ser pagadas" (las horas extraordinarias).

Los Códigos Civiles se abstuvieron, hasta hace muy poco, de mencionar siquiera el contrato de trabajo: esta institución tal vez no era concebible a consecuencia o reflejo de haber sido el trabajo una **carga de esclavo**, y haber persistido en él esa especie de estigma afrentoso, aún mucho tiempo después de que el trabajador hubiera obtenido los derechos políticos.

Sin embargo, las leyes de comercio estipularon desde antiguo sobre el trabajo marítimo, fijando las reglas de verdaderos contratos, como lo hizo nuestro propio Código de Comercio en sus arts. 935 y sgts.

Esto no ocurre con respecto al trabajo en general.

Es posible rastrear muy hacia atrás las leyes del trabajo marítimo (Cap. III de la 1.ª Parte); y la impresión general resultante es que este género de trabajo no era función de los esclavos, o que, por lo menos, había en su ejercicio o desempeño, tratamiento distinto del que regía en el trabajo en general.

En una Memoria de Licenciado de don Pedro del Río Martínez, se dice "que las tripulaciones de las naves estaban compuestas de esclavos o de prisioneros de guerra, y que no tenían ningún derecho, ya que pertenecían al dueño, el que tenía derecho de vida y muerte sobre ellos".

A nuestro parecer, en el trabajo marítimo no ha debido predominar el trabajo de los esclavos y de prisioneros de guerra. Era un trabajo normal y especulativo; y la legislación emplea términos e informa de instituciones referentes a hombres libres. Así, p. ej. recordaremos, sin extendernos mucho, que en la Novela CXII se llegó en Roma hasta fijar los salarios de los marineros; y bien sabido es que una de las características de la esclavitud consiste en que un hombre pueda hacer trabajar a otro sin remunerarle. Análogas informaciones se desprenden de leyes de otros pueblos de la antigüedad.

Como es sabido, los que verdaderamente hacían un trabajo forzado, eran los ocupados en las "galeras".

"En todos los tiempos, dice M. Charles R. Clee, el contrato de trabajo de los marinos ha sido diferente del simple contrato de servicio de los trabajadores terrestres, en el sentido que importa, de parte del marino, el abandono de una parte de su libertad individual mientras dura el contrato.

"En la Edad Media, mientras que el campesino estaba ligado al suelo, el marinero podía, desde que se ponía fin a su contrato, abandonar la nave que servía" (49).

(49) Ch. A. Clee, "Le respect du contrat d'engagement des marins".

Lo que puede decirse en la actualidad, es que si se habla de contrato de trabajo, de embarco o de ajuste (es decir, de un convenio entre alguien que paga porque otro realice un trabajo, y éste que se compromete a hacerlo), es porque se encuentra frente a frente dos personas capaces de contratar; y así debió ser en donde quiera que el trabajo, marítimo o no, ha sido objeto de un contrato.

Mucho se ha discutido y se discute todavía acerca de la naturaleza jurídica del contrato de trabajo, del que el contrato de embarco no es sino una forma aplicada a un trabajo especial; se ha querido adaptarle al arrendamiento de servicios, a la sociedad, al mandato, a la compra-venta y a muchos otros contratos. Pero no se ve por qué no se acepta la moción de un contrato especial típico, con carácter propio y con el nombre de contrato de trabajo.

Acerca de la naturaleza jurídica del contrato de trabajo en general, se ha tratado en más de una Memoria de Licenciado.

En "La Noción Jurídica del Contrato de Trabajo", de don Patricio Santander D., encontramos ampliamente expuesta esta materia; y aunque ella se refiere al contrato de trabajo en general, podemos aplicar sus conceptos fundamentales al contrato de embarco o ajuste, el cual no es sino una forma especial del otro.

Respecto a la expresión "contrato de trabajo", recuerda el señor Santander que ella ha sido objeto de críticas; que eminentes juriconsultos, como Planiol y Ripert, han visto en ella una expresión más económica que jurídica; y que estos autores han llegado a decir que la expresión contrato de trabajo no tiene mayor razón de existir que, como, p. ej., la expresión **contrato de casa**, si se la aplica al arrendamiento de habitaciones.

Con el señor Santander estimamos que la observación o crítica es infundada; que tan aceptable es la expresión contrato de trabajo como la de **contrato de matrimonio**, según advierte Rouast, citado por el anterior; y que la denominación contrato de trabajo es "acertada y bien elegida por ser expresiva y clara", como dicen Collin y Capitant.

El intento de asimilar, forzando las cosas, este contrato a cualquier otro de los contratos catalogados desde antiguo en los Códigos Civiles, nos parece injustificado y ocioso.

A nuestro parecer se trata, en el contrato de trabajo, (del que el de embarco o ajuste es una derivación), de un contrato especial, con carácter propio, individualizado, y que, por lo demás, afecta y comprende a las relaciones diarias de lo menos del 90 o/o de la población adulta del mundo.

Por lo demás, puede decirse que el llamado contrato de embarco (relativo a un trabajo especial, el trabajo marítimo), no es sino una **especie** del **género** contrato, y que por eso, se hace aplicable a este trabajo la definición general de contrato de trabajo que da el art. 1.º del D. c. f. L. 178.

Este art. declara que por el contrato de trabajo el empleado u obrero se obliga a ejecutar "cualquiera labor o servicio material o intelectual"; el art. 181 expresa textualmente, que esos "serán servicios propios de la navegación marítima".

El citado art. 1.º declara que el patrón o empleador queda obligado a pagar por esta labor o servicio "una remuneración determinada"; el art. 181, adaptándose a la naturaleza del trabajo marítimo, precisa la obligación del naviero, diciendo que él debe recibir en la nave a los hombres de mar contratados, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido".

Pero si se puede decir que el contrato de embarco es una forma del contrato de trabajo adaptada al ambiente marítimo (a veces, como acabamos de ver, contrato de sociedad), por otra parte, justo es reconocer que de esa misma circunstancia de tener él aplicación en el ambiente marítimo, nacen, para el contrato de embarco o ajuste, caracteres especiales acerca de los cuales más de un autor ha llamado la atención, y que debemos considerar en este punto brevemente.

Ripert estima que en el contrato de ajuste no hay sólo una locación de servicios regidas por las leyes de **derecho privado**, sino que tiene ciertos caracteres de **derecho público**. Llega él a sostener que "capitán, oficiales y tripulantes forman una asociación, un a modo de Estado". Ese Estado tendría un territorio: el buque; y una población: los hombres de a bordo. Sigue Ripert desarrollando esta especie de símil o alegoría, e insistiendo con que de la existencia de este Estado nace la autoridad que ejerce el capitán, como nacen la obligación de disciplina, el establecimiento de sanciones, etc. Así también se explicarían esa especie de inmunidades o privilegios que (ciertamente en menor grado que las naves de guerra), tienen las naves mercantes en puerto extranjero (50).

Parece no ser necesario llegar hasta aceptar la concepción de eso que Ripert llama **Estado**. Bastará considerar que las funciones de mando, de autoridad; las funciones notariales, consulares, etc., que tiene el capitán de una nave mercante según el C. de Comercio, son indispensables para el

(50) G. Ripert, "Droit Maritime", T. I., pág. 639.

buen éxito de la labor común, y para la correcta convivencia del grupo humano que tripula una nave y viaja en ella.

En cuanto a las inmunidades o privilegios en el extranjero, ellas se explican por las mismas razones que las que tienen, en el Derecho Internacional, las naves de las Armadas de Guerra (51).

Hay, pues, entre el contrato de trabajo en general y el de embarco o ajuste, esa diferencia: que el capitán (que representa al patrón o empleador), tiene, a su vez, funciones de autoridad pública que ejercer con respecto al obrero o empleado; y que éste se halla, en el contrato de embarco o ajuste, más que en el contrato de trabajo en general, sujeto a subordinación jerárquica. En este respecto, capitán y tripulantes se hallan en condición análoga a la en que recíprocamente se encuentran, con arreglo a las leyes y reglamentos de carácter administrativo el **conductor** que va a cargo de un convoy ferroviario y el personal de trabajo del mismo.

El capitán tiene, según el C. de Comercio (art. 889), el carácter de "jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección"; no sólo la tripulación sino los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca; y es (art. 890), delegado de la autoridad pública para la

(51) Se podría pensar que hay también una especie de extraterritorialidad para las naves mercantes.

A este respecto existen, como recuerda Cruchaga ("Nociones de Derecho Internacional"), dos doctrinas: una, que sostiene que las naves mercantes deben ser consideradas del mismo modo que las de guerra, como un pedazo del territorio del Estado cuya bandera llevan y que, por consiguiente, sea en alta mar o en aguas territoriales, no deben dejar de estar sometidas a la jurisdicción de su país; la otra, que sostiene que, por el contrario, desde el momento que entran en aguas territoriales de un Estado extranjero, las naves mercantes no forman parte del territorio de su nación, y deben estar sujetas a la jurisdicción del Estado extranjero en que se encuentran.

Materia es ésta que no incumbe propiamente a nuestro tema.

Debemos sí recordar que por ley de la República (Tít. XII de la Ley de Nav.), incumbe a los comandantes de las naves chilenas de guerra "fuera de los puertos de la República", atribuciones de orden público con respecto a las naves mercantes chilenas. Así, p. ej. se imponen ciertas obligaciones al capitán con respecto al comandante de la nave de guerra, y se autoriza a éste para imponer a aquél arresto hasta de 8 días, si no cumpliera esas obligaciones; se encomienda al mismo Comandante de nave de guerra tomar conocimiento de las quejas de capitanes y tripulantes y dar noticia de ellas a los respectivos agentes consulares; se ordena arrestar a bordo a los individuos acusados de algún crimen, hasta que pueda desembarcarlos en puerto chileno y entregarlos a la autoridad competente, etc.

conservación y el orden en la nave y salvación de los pasajeros y gente de mar y carga”.

Por su parte, el D. c. f. L. 178 (art. 182), dispone que “la dotación, o sea, los hombres de mar contratados para el servicio de una nave, **está bajo las órdenes del capitán**”.

(Al mismo tiempo, el capitán es factor del naviero y representante de los cargadores (art. 890, inc. 2.º del C. de Comercio).

De ahí que sean de diversa índole las atribuciones que señala al capitán, el art. 898 del C. de Comercio. Algunas de ellas corresponden al capitán-autoridad pública; otras, corresponden al capitán-factor del naviero y de los cargadores, etc.

Los arts. 899 a 914, determinan detalladamente las funciones, obligaciones y responsabilidades del capitán antes del viaje, en el viaje y después del viaje (52).

Cuando el capitán celebra un contrato de ajuste con alguien que en virtud de él va a formar parte de la dotación de su nave, lo hace en uso de sus atribuciones de factor del naviero y no pueden entenderse incorporadas al contrato mismo responsabilidades que fueran derivadas de las atribuciones que tiene el capitán como delegado de la autoridad pública.

Como el art. 181 del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo no modificó mayormente la definición que el art. 935 del C. de Comercio dió del contrato “que celebren los hombres de mar con el naviero”, se puede sostener que la naturaleza jurídica de este contrato permanece siendo la misma que determinó el art. 936 del mismo Código de Comercio.

O sea:

—que el ajuste de los hombres de mar, así se pacte fijando una cantidad alzada por el viaje o se fije un salario mensual (**un tanto por mes**), es un **arrendamiento de servicios**; y

(52) Desde el punto de vista del Derecho del Trabajo, el capitán (cuya posición en la Ley no estudiaremos en esta Memoria), tiene un doble aspecto: es, en cuanto factor del naviero y representante de los cargadores, verdadero **patrón o empleador**, en sus relaciones de trabajo con la dotación en general; y es **empleado**, en cuanto contrata sus servicios con un naviero o armador, el cual puede despedirlo, como a los demás hombres de mar, sin expresión de causa.

El naviero que tenga patente de capitán mercante puede comandar la nave: entoncea se trata de un capitán que es solamente empleador o patrón.

—que el ajuste al flete o a la parte en los beneficios eventuales de la expedición, es un contrato de sociedad.

Hay autores que sostienen que, aún en el caso del ajuste al flete o a la parte, no existe propiamente un contrato de sociedad, por faltar la "affectio societatis". Es probable que así sea en muchos casos; pero hay expediciones como las que hacen los buques balleneros (o los que en otras zonas marítimas se dedican a la caza de focas), en que se destaca claramente la intención de hacer sociedad, y en que todos los que en la expedición participan, convienen en estarse a las resultas de la expedición misma.

En las expediciones de buques balleneros, hasta se determina, en muchos casos, que la parte de utilidades de la tripulación será pagada en especies; es decir, recibiendo el socio-tripulante, ciertas partes del animal que él beneficia y negocia por su cuenta.

El D. c. f. L. 178 (art. 192), determina que el "contrato de embarco" (no habla de **sociedad**), podrá estipularse por viaje redondo, o por tiempo determinado; y define el contrato por viaje redondo diciendo que es aquél en que se estipula por todo el plazo comprendido desde el embarco del contratado hasta quedar terminada la descarga de la nave en el puerto de retorno o de domicilio del armador.

Según el profesor Palma, esta disposición del art. 192 del llamado C. del Trabajo, no excluye la subsistencia del art. 936 del C. de Comercio.

Siguiendo con el análisis del contrato de embarco, podemos decir que es bilateral (art. 1439 C. Civ.); oneroso (1440); principal (art. 1442); nominado (art. 181 D. c. f. L. 178); mercantil (art. 3, N.º 18 y 19 del C. de Comercio); y consensual (arts. 1443 C. Civ. y 937 y 938 C. de Comercio).

Por lo que se refiere a esta última característica, no había durante la vigencia exclusiva del C. de Comercio, duda alguna acerca de ella. Es después de la aparición del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo, cuando se ha solido afirmar que este contrato es solemne.

Sin embargo, nosotros hemos llegado a la conclusión de que dicho Texto, aunque innovó en diversos puntos — como al determinar numerativamente las estipulaciones que debe contener el contrato y hacer necesaria la intervención o visto bueno de la autoridad marítima — no le dió tampoco el carácter de solemne al contrato de embarco.

Es un contrato consensual; y en cuanto a la autorización que según el art. 181, inc. 2.º del mismo, debe dar el capitán de puerto o el cónsul de Chile, en cada contrato de embarco, hay que tener presente: 1.º que es obligación del

capitán, cuando hubiere a bordo algún individuo — oficial o tripulante — que no hubiere firmado su contrato de embarco, subsanar esta omisión con la intervención de la autoridad marítima del primer puerto de recalada; 2.o) que si no se produjere acuerdo entre el capitán y el hombre de mar u oficial, al legalizar este contrato, puede el tripulante u oficial pedir su restitución al puerto de partida; 3.o) que la autoridad marítima debe investigar el caso y autorizar el desembarco y la restitución al puerto de procedencia; 4.o) que de todos modos, el hombre de mar tiene derecho a que se le pague el tiempo servido en las condiciones de contrato de los que desempeñen una plaza igual o análoga; y no habiendo de éstas al hacer la liquidación se consultarán las condiciones en que hubiere servido su antecesor; y en caso de que no lo hubiere habido se estará a las que sean de costumbre estipular en el puerto de embarco para el desempeño de cargo análoga (art. 199).

Así pues, la omisión del requisito de ser autorizado el contrato de embarco, por el capitán de puerto en el litoral, y por los cónsules de Chile en el extranjero, no produce el efecto de anular el contrato.

Con todo, ella importa una obligación impuesta al capitán de la nave (art. 199); y la infracción que a este respecto cometa puede ser sancionada con multa de 100 a 5 mil pesos, conforme al art. 239.

3.—El C. de Comercio exigía el contrato por escrito, con las anotaciones correspondientes en el Libro de Cuenta y Razón y en el Rol de la tripulación (arts. 937 y 901). Sin embargo, permitía que a falta de convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones del ajuste, éstas se determinarían en conformidad a la costumbre local (arts. 939 y 938).

El llamado C. del Trabajo parece no haber innovado a este respecto. En virtud del art. 238, se hacen aplicables, “en todos los casos no considerados especialmente en este Tit., las disposiciones pertinentes de los Tít. de los empleados y obreros, en cuanto fueren aplicables a los oficiales y tripulantes, respectivamente”. Puede aplicarse entonces, el art. 119 referente a los empleados y el art. 4, comprendido en el Tit. I (disposiciones generales), del Lib. I (Lib. que comprende, en su Tit. V, los contratos de embarco).

Así, aunque el llamado Código del Trabajo no modificó lo dispuesto en el Código de Comercio, en el sentido de que si no hay contrato escrito, puede probarse por otros medios, completó las disposiciones de los arts. 937 y 901, al ordenar, en el art. 191, las estipulaciones mínimas que debe contener cada contrato de embarco.

No puede dudarse, por otra parte, que queda vigente la disposición del art. 839 N.º 6 del C. de Comercio, relativamente a la manera de justificar, los hombres de mar, sus salarios y gratificaciones, para su pago privilegiado.

4.—Las leyes del trabajo han modificado la regla general del C. Cív. que reconoce la mayor edad de las personas a los 25 años. Para los efectos del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo, las personas tienen la facultad de poder obligarse por sí mismas y sin el ministerio o autorización de otra, a los 18 años (arts. 46 y 121).

En consecuencia, pueden contratarse como tripulantes, sin autorización previa, los mayores de 18 años de edad.

(Pero, además, se exige a los tripulantes, contratarse por medio de las oficinas que funcionan en las Capitanías de Puerto o por intermedio de Oficinas de Enganche gratuitas (arts. 196 y 197).

No pueden figurar tampoco, en la dotación de las naves sino las personas que se hallen inscritas en los Registros del Servicio Naval Obligatorio, salvo aquellos mayores de 14 años que se embarquen como aprendices a oficiales para hacer su práctica profesional, los que deberán contar con la autorización de sus respectivos guardadores (artículo 195).

Deben también hallarse matriculados en conformidad a los Reglamentos.

Deben también tener anotado, con la firma de las autoridades correspondientes, el desembarco de la nave en que hubieren servido anteriormente, para que el capitán pueda tomarlos (art. 194). Si el capitán contraviniere esta disposición, a sabiendas, incurre en multa, además de cometer el delito de complicidad de desertión (arts. 940 C. de Com. y 61 L. de Nav.). Además, el segundo contrato del hombre de mar es nulo, y debe indemnizar al naviero los perjuicios irrogados.

Por último, deben tener condiciones físicas y de salud, comprobadas por certificación médica (art. 183).

5.—Aún cuando esta materia de la nacionalidad de los tripulantes no está tratada especialmente en el llamado C. del Trabajo, la estudiaremos aquí, porque encierra una medida de protección hacia ellos.

Ya lo hemos dicho, el deseo de los legisladores de proteger a los nacionales, dentro de la industria marítima, se ha hecho efectiva en casi todas las leyes sobre la materia (53).

(53) Según un telegrama de EE. UU., de fecha 18 de mayo de 1935, en Washington se ha dictado un Decreto ordenando que las tri-

Respecto de los marineros mismos, tenemos ya en 1878 (L. de Nav.), sentado el principio de que "la tripulación de todo buque nacional deberá componerse a lo menos de una **tercera parte** de ciudadanos chilenos" (art. 6).

Esta regla no tiene más excepciones que las establecidas en los arts. 7 y 20 de la misma ley, y que dicen respectivamente: "El Presidente de la República (con acuerdo del Consejo de Estado), puede declarar en caso de un armamento extraordinario de buques de guerra u otros análogos, que la proporción de los tripulantes chilenos sea menor que la establecida por la ley y mientras esté en vigor esta declaración, que se dará por tiempo limitado, se considerarán debidamente tripulados los buques que naveguen con arreglo a ellas". "Los buques a que se refiere el art. anterior (construidos o adquiridos en el extranjero para ser matriculados en la marina mercante nacional), podrán dirigirse del puerto de construcción o de adquisición a un puerto de Chile con un pasavante expedido por el Ministro o Cónsul de la República que autorice al buque a navegar con bandera chilena, y en este caso, la tripulación podrá componerse en su totalidad de marineros extranjeros". Salta a la vista la razón de estas excepciones.

La ley que reservó el comercio de cabotaje para las naves mercantes chilenas (1922) y las leyes de protección a la marina mercante de navegación exterior (1928), exigieron, entre otros requisitos, para poder gozar de sus beneficios, que la tripulación de las naves fuera, a lo menos en sus **tres cuartas partes**, chilena.

Como vemos, estas leyes exigieron aún un porcentaje mayor de tripulación chilena que la del año 1878.

6.—En general, puede decirse que las obligaciones recíprocas del naviero y gente de mar, principian desde el momento de firmarse sus contratos y concluyen por el desarme de la nave (art. 956 C. de Comercio).

A.—Empezaremos estudiando los **derechos del hombre de mar** (obligaciones del naviero), en virtud del contrato.

Ya vimos que los arts. 935 del C. de Com. y 181 del llamado C. del Trabajo, que enumeran los derechos y obligaciones de las partes, eran substancialmente iguales. Así, tenemos principalmente: los tripulantes tienen derecho a ser recibidos en la nave y a ser alimentados; a ser pagados según lo convenido; y a ser repatriados.

a) Disponía el art. 943 del C. de Comercio, que la tri-

—
pulaciones de los navíos norteamericanos deben ser enteramente norteamericanas. Con esta medida, quedarían cesantes cerca de 30,000 tripulantes de nacionalidades diversas.

pulación tenía derecho a ser alimentada a bordo, de una manera conveniente... Esta disposición parece haber sido completada por el art. 95 de la L. de Nav., según el cual, si nada se estipulare al respecto, debe suministrarse lo que en la escuadra de la república, bajo pena de pagar, el capitán, a cada uno de los individuos del equipaje, 1 ó 2 pesos por cada día que dure la privación y multa de 100 a 300 pesos. Pero si la privación se debiere a fuerza mayor debidamente comprobada, sólo tienen derecho a una indemnización correspondiente a la parte de ración de que hubieren sido privados.

El Texto definitivo de las Leyes del Trabajo ha mantenido esta situación (art. 191 N.º 10).

Puede también disminuirse la ración hasta por espacio de dos meses, por vía de sanción (art. 79, inc. 2 L. de Nav.).

Siempre que faltaren el agua y los víveres, debe el capitán tocar el puerto más cercano (art. 94).

b) El llamado C. del Trabajo no se limita a obligar al naviero a pagar su trabajo a los hombres de mar, sino que dice que sus sueldos pueden ser pagados en moneda nacional o extranjera (art. 237).

Debe pagarse a los tripulantes según se hubiere estipulado (arts. 191 N.º 8 y 237 inc. 2). Pero en un viaje redondo, los sueldos deben ser pagados a la terminación, pudiendo solicitarse anticipos hasta de un 50 o/o de los salarios y sueldos ya devengados (art. 237 inc. 3).

Queda derogado entonces, lo dispuesto en los arts. 865 N.º 1 inc. 2 y 907 N.º 21 del C. de Comercio.

El impuesto a la renta se aplica sobre el jornal diario de los obreros marítimos y no sobre el excedente mensual de \$ 600, como lo dispone el art. 45 de la Ley 5169, con respecto a las personas acogidas a la ley 4054. Todo ello con el objeto de proteger a estos obreros que trabajan ocasionalmente y hasta julio de este año, con el sistema de "redondilla", por cuyo motivo no llegan a percibir en el mes, la suma de 600 pesos, la que está liberada del impuesto a la renta.

Reconocía el C. de Comercio y reconoce actualmente el D. c. f. L. 178, ciertos privilegios para el pago de los salarios de los hombres de mar.

Así, la nave o su precio y los fletes están afectos privilegiadamente al pago de los salarios e indemnizaciones debidas a los hombres de mar, por el último viaje, siempre que estuvieren ajustados por viajes o por meses (arts. 836 N.º 5 y 951 del C. de Com.) Es un privilegio de segunda clase, de acuerdo con las definiciones de los arts. 2474 y 2475 del C. Civ.

Sin embargo, el art. 230 del D. c. f. L. 178 ha venido a confundir estas cosas, diciendo: "La nave, con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, estará afecta a la responsabilidad del pago de los salarios y sueldos devengados por la dotación, los que tendrán el carácter de preferentes de la categoría del N.º 4 del art. 2472 del C. Civ."

El art. que comentamos, además de contener una redundancia en su primera parte, confunde dos clases de privilegios. Porque, o existe un privilegio sobre la nave y fletes (de 2.ª clase), o bien uno de primera (como es el del N.º 4 del art. 2472), que se ejerce sobre la totalidad de los bienes del deudor.

Se ha dicho en esta ocasión, por algunos, que el art. 230 no debe aplicarse; por otros, que el privilegio del C. de Comercio (art. 855), sólo debe aplicarse a los créditos del **último viaje** y para los demás, se aplicaría el art. 230 (eso sí que no dejan de reconocer la dificultad que se produciría en el caso que los créditos de 1.ª también abarcaren la nave y el flete); por otros, que el art. 230 debe aplicarse cuando, con la nave y los fletes, no queden cubiertos los créditos; y otros, por último, estiman que los hombres de mar tienen la facultad de elegir: si concurren con los acreedores de primera clase, limitando su crédito a los últimos 3 meses, y si con los de segunda deben hacerlo valer sobre la nave y fletes.

Además, para el evento de que la nave perdida por naufragio estuviere asegurada, el llamado C. del Trabajo da preferencia en el pago, sobre toda otra deuda, a las sumas que se deban a la tripulación por sueldos, salarios, desahucios, indemnizaciones o gratificaciones (más adelante veremos qué cosas deben ser consideradas como **salario**, para los efectos de este art.).

Considerando, sin duda, este Texto, que el personal que viaja lleva consigo, a bordo, prendas de vestir, instrumentos personales de navegación, u otros efectos que se pierdan junto con la nave, declaró avaluados en 1,000 pesos los efectos personales de cada oficial y, en 300 pesos los de cada tripulante, y declaró asimismo, que esta suma debía ser incluida en la disposición anterior (art. 232).

En este punto debemos hacer presente que entre las aspiraciones que sostiene colectivamente en la actualidad, el personal de la marina mercante nacional, figura la de pedir que se fije en un mínimo de \$ 2,000 la indemnización por pérdida de efectos personales de un tripulante y en \$ 5,000, la correspondiente a un oficial.

Aspira este personal a que sea obligatorio el seguro de la nave y a que se incluya esa indemnización obligatoriamente para el naviero asegurado. Se ha llegado a pensar que si

las empresas navieras estimaren demasiado gravoso el pago de las primas correspondientes al seguro de estos efectos personales, podría establecerse que hiciera el seguro por cuenta del personal mismo, a quien debería hacerle, por descuentos mensuales, el cobro de la prima correspondiente.

Si hubiera lugar al salvamento, deben aplicarse al hombre de mar las reglas del C. de Comercio, respecto al privilegio para ser pagados (art. 835, 1162 y 948).

“A los tripulantes que después de un naufragio hubieren trabajado para recoger los restos de la nave o lo posible de la carga, se les pagará, además, una gratificación proporcionada a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrojados para conseguir el salvamento”, dice el art. 234 del D. c. f. L. 178, repitiendo, sin necesidad, el inc. 2.º del art. 249 del C. de Com.).

Por otra parte “los sueldos, la participación garantizada, las comisiones y los fondos de retiro de los empleados son **inembargables** y quedarán comprendidos en el N.º 4 del art. 2472 del C. Civ., en los casos de quiebra.

“Se exceptúa de lo dispuesto en el inc. anterior, los casos de prestación de alimentos que se deban por ley; y los de defraudación, hurto o robo cometidos por el empleado contra su empleador en el ejercicio de su empleo” (art. 153 C. de Trab. con la modificación introducida por la ley 5405 de feb. de 1934).

Los Tribunales han solido aplicar literalmente esta disposición, en el sentido que han limitado el privilegio “a los últimos 3 meses”. Sin embargo, este criterio ha variado ahora.

Puede además, el naviero, limitar su responsabilidad por abandono, en ciertos casos (art. 879 C. de Com.).

El derecho a cobrar los sueldos devengados, **prescribe** en 60 días a contar desde que se ponen fin a los servicios, según las reglas generales del contrato de trabajo para obreros.

Si se aplicara esta disposición a los hombres de mar, se encontrarían en situación menos favorable que la que tenía bajo el imperio del C. de Comercio.

En efecto, según este Código, prescriben en un año, a contar desde que la nave sea admitida a libre plática, las acciones dirigidas a obtener el pago de los salarios y gratificaciones debidas a la tripulación de la nave (arts. 1314 y 1315).

Nosotros creemos que, no estando tratada esta materia, especialmente en el Tít. del Contrato de Embarco del llamado C. del Trabajo, ha de aplicarse el C. de Comercio, que

contiene una regla especial para ella. Porque si bien es cierto que aquél Tit. hace aplicables las disposiciones de los Títulos de empleados y obreros, en cuanto fueren aplicables a los oficiales y tripulantes, respectivamente; no es menos cierto que deja subsistentes las disposiciones del C. de Comercio, que no fueren contrarias a las del presente Tit. (V. del Lib. I).

c) La obligación de repatriar está reconocida en numerosos arts. del C. de Comercio (870, 871, 959, 907, etc.), en forma muy amplia.

¶ Pero el art. 66 de la L. de Nav., limita esta obligación, diciendo que “si el desembarco **no ha sido motivado por delito**, todo hombre de la tripulación debe ser repatriada y su subsistencia y repatriación serán de cuenta de la nave... “El artículo siguiente castiga con presidio menor en su grado mínimo y con inhabilitación par el cargo durante seis años, al capitán que no cumple con estas obligaciones. El art. 93 de la misma Ley da una regla especial para el caso de viajes al extranjero, a la vuelta de los cuales el capitán debe probar, bajo pena severa ante la autoridad marítima, la muerte, deserción u otro motivo que hubiere podido dar lugar al desembarco de los hombres que faltan en la tripulación. Y, más adelante impone todavía al capitán, la obligación de recoger al hombre de mar que encuentre en país extranjero.

Asimismo, se ocupan de esta materia el Reglamento Consular, y, el Reglamento de Enganche en las naves extranjeras, etc.

El llamado C. del Trabajo, exige, en el art. 191 N.º 11, que se designe en el contrato, el “puerto a donde el contratado deba ser restituído”. Se trata precisamente de esta obligación.

Ese mismo fin perseguía el legislador, al decir, en el inc. 2.º del art. 229 del mismo: “cuando la expiración del contrato ocurra en alta mar, se entenderá prorrogado hasta la llegada de la nave al puerto de su matrícula o a aquél **en que deba ser restituído** el contratado. Pero si antes de esto tocase en algún puerto nacional y hubiere de tardar más de 15 días en llegar al de restitución o de matrícula de la nave, cualquiera de las partes podrá dar por terminado el contrato, **siendo restituído el contratado por cuenta del armador**”.

B.—En general, puede decirse que la **obligación** de los hombres de mar consiste en “prestar a bordo los servicios estipulados” (art. 935 C. de Com.), o, como dice al art. 181 del llamado C. del Trabajo, “en prestar a bordo servicios propios de la navegación marítima”.

a) El art. 955 del C. de Comercio detalla esas obligaciones, y la Ley de Nav. castiga, en los arts. 85, 86, 89, 90 y 91,

el no cumplimiento de algunas de ellas, como ausentarse voluntariamente antes de emprender el viaje, considerándolo delito de deserción (54).

Ahora hay que relacionar además, esta materia, con el Texto definitivo de las Leyes del Trabajo.

En virtud de la autorización dada por el Tit. I del Lib. III de Dicho Texto, debe entenderse que los obreros marítimos pueden también formar sindicatos. Puede asimismo el sindicato de obreros marítimos, declarar la huelga, una vez fracasadas las gestiones de arreglo, en un conflicto colectivo del trabajo, y siempre que concurren las circunstancias legales.

Se presentan, entonces las siguientes cuestiones, en relación con los arts. 85, 86, 87, 88, 89 90 y 91 de la L. de Nav.

1.o) Si los obreros no formaren parte de un Sindicato y abandonaren el trabajo, antes o después de comenzado el viaje, se han de aplicar, en su integridad, las disposiciones penales de la L. de Nav.; 2.o) Si uno o más obreros, formando parte de un Sindicato abandonaren el trabajo, se hace aquél responsable de los **daños y perjuicios** que ocasionen, a menos que adoptare **medidas disciplinarias** contra los que hubieren abandonado el trabajo (art. 546 D. c. f. L. 178); 3.o) Si faltaren los obreros porque el Sindicato ha declarado una huelga legal y reglamentariamente así considerada, no hay ninguna sanción (arts. 502 y sigts. del mismo).

Con todo, no podemos dejar de apreciar la gravedad que esto encierra para la industria marítima, y creemos que sería conveniente, en esta materia hacer una distinción, de modo que una vez comenzado el viaje o firmados los res-

(54) Los principios contenidos en nuestra ley de navegación se encuentran en casi todas las legislaciones extranjeras, desde tiempos antiguos. Pero es especialmente después del descubrimiento de América cuando toma más importancia el problema de la deserción de los marineros. En 1559, Carlos V, de España, en vista de las dificultades que se les producían a los armadores españoles para repatriar los navíos que venían al nuevo mundo, dispuso que los marineros que violaran su contrato, serían castigados con prisión y penas corporales. Ideas semejantes contiene la Ord. francesa de 1681 y otros Códigos posteriores.

Sin embargo, la tendencia moderna es abolir este delito de las legislaciones comerciales. Y así, Estados Unidos de N. América, por el art. 7 del Seaman's Act de 1915, lo ha abolido, y en forma tan amplia, que llega hasta desconocer la existencia de tal delito en los marineros extranjeros que abandonen su buque en este país.

Igualmente, Francia, por su Código Disciplinario y Penal de 1926, también lo ha abolido.

pectivos contratos, esos hombres de mar no pudieran declararse en huelga. (55)

b) Ya hemos dicho algo acerca de la dotación. Esta, atendiendo a su especialidad, se divide en personal de puente, personal de máquinas, personal de cámara y personal de servicio general (art. 185 inc. 1).

Los nombres de mar de la dotación no están obligados, si no se hubiere estipulado expresamente lo contrario en el contrato de enganche, a efectuar ningún trabajo que no corresponda a su categoría, clase y servicio, salvo el caso de **fuerza mayor, que sólo el capitán puede apreciar (art. 187).**

Para aplicar estas reglas sobre trabajo a bordo, ha debido dictarse, por el Presidente de la República, de acuerdo con el inc. 2.º del art. 288, un Reglamento especial que determinó las condiciones de trabajo, el descanso mínimo, etc., y que es el Decreto N.º 1458 (4 de octubre de 1934), del Ministerio de Defensa Nacional.

El tiempo de reposo del personal no puede ser interrumpido, salvo el caso de fuerza mayor, por ningún trabajo, ni ordinario ni extraordinario (art. 211).

El tiempo de reposo varía según se trate del personal de servicio general, de puente o de máquinas. Así, el de servicio general, que atiende a los pasajeros, tendrá durante la noche, un descanso mínimo de 8 horas corridas; el de puente y máquinas tendrá siempre un descanso mínimo de 8 horas corridas en las 24 horas; y el de turno, para hacer guardias de puente o de máquinas en la mar, deberá haber disfrutado de un descanso de 4 horas inmediatamente antes de entrar de turno en la mar (art. 212).

En las naves de pesca, las que hagan cortas travesías, o las que estén destinadas a servicios especiales, pueden existir otras modalidades equivalentes para el descanso mínimo.

c) La regla general de descanso dominical y en días festivos, sentada en el art. 322, tiene algunas limitaciones, al tratarse de este trabajo.

Así, tenemos que no es obligatorio el trabajo en días domingos y festivos, cuando la nave se encuentre fondeada en puerto del domicilio del armador o en el de término de línea o en el puerto de retorno habitual. En esos días sólo puede exigirse a la tripulación, aquellos trabajos que no puedan postergarse y que sean indispensables para el servicio, seguridad, higiene y limpieza de la nave.

Pero en los días domingos y festivos en que la nave

(55) Puede consultarse a G. Ripert, "Droit Maritime", T. I, pág. 501 y 502 (pág. 566), en este punto.

entre a puerto o salga de él, en los casos de fuerza mayor y respecto del personal de cámara y de servicio general, cuando permanezcan pasajeros a bordo, no tiene aplicación esta regla. El personal tiene derecho a otros descansos y permisos compensadores, de acuerdo con el Reglamento y sin perjuicio del servicio urgente de la nave.

d) Atendida la naturaleza de los trabajos de a bordo, la duración normal de ellos debe ser de 56 ó de 48 horas semanales (en el caso de que la nave se encuentre fondeada en puerto del domicilio del armador o en el de término de línea o en el puerto de retorno habitual, según el art. 203). Sin embargo, puede excederse la jornada ordinaria, hasta un máximo de 10 horas diarias, en los casos de fuerza mayor o cuando se deban impedir accidentes o efectuarse arreglos o reparaciones impostergables en las maquinarias o instalaciones (arts. 27, 214 y 217). Análoga excepción sienta el art. 131 para los empleados. Para los obreros, el art. 27 dice que puede excederse "en la medida indispensable para evitar perjuicios", lo que dará lugar a discusiones porque es una cuestión de apreciación personal.

En el art. 202 se enumeran ciertas personas a las que no se aplica esta regla sobre horas de la jornada de trabajo.

Para los efectos de la jornada ordinaria de trabajo, no deben ser consideradas las horas destinadas a la comida.

Corresponde al armador o al capitán, distribuir las horas en jornadas o turnos de guardia, de conformidad al Reglamento citado (de trabajo a bordo). Para esta distribución el capitán debe preparar un cuadro regulador del trabajo, visado por la autoridad marítima. Si durante el viaje fuere indispensable introducir modificaciones a este cuadro, deben ser anotadas en el diario de la nave y comunicadas a la autoridad marítima para su aprobación o sanción de las alteraciones injustificadas que se hubieren hecho (art. 209).

Para la distribución de la jornada de trabajo y los turnos, y para determinar específicamente las horas que deben pagarse como sobretiempo, se divide el servicio, en: servicio de mar y servicio de puerto.

En los arts. 206 a 210 del C. de Trabajo, se dan reglas detalladas acerca de estos diversos servicios y cuando han de aplicarse unas y cuándo otras.

Se considera como sobretiempo el que se emplee fuera de la jornada ordinaria o turnos de guardia en cualquier trabajo que no sea de fuerza mayor, de acuerdo con el art. 27 y se remunera proporcionalmente al sueldo estipulado en el contrato de enganche (art. 214).

Entre las 6 y las 18 horas, el trabajo extraordinario en las faenas marítimas debe ser pagado con un recargo de

50 o/o sobre el sueldo o salario hora; y con un 100 o/o, entre las 18 y las 6 horas, sobre el sueldo ordinario. Sin embargo, para los efectos del pago de sobre tiempo no debe incluirse en el sueldo, el valor de las prestaciones en especie, entre otras razones, porque el sobre tiempo se trabaja durante la vigencia del contrato y hallándose el oficial o tripulante en pleno goce de las prestaciones en especie, ha dicho la Inspección General del Trabajo.

Especifican en seguida, los arts. 215 y 216, qué trabajos son siempre considerados como sobre tiempo.

!Pero no todas las horas de trabajo extraordinario dan derecho a sobre sueldo, sino que, por el contrario, los arts. 216 inc. 2.º, 218 (modificado por el Decreto-ley 602 de 1932), y 219, contienen numerosas excepciones, basadas casi todas en medidas de seguridad para la nave, cargamento o personal embarcado.

A pesar de todo, siempre que el trabajo extraordinario se deba a fallecimiento o ausencia de algún tripulante, debe su sueldo ser distribuido en proporción al sueldo de cada uno de los que estuvieren haciendo su trabajo, siempre que: a) el exceso de trabajo se deba a causa que implique cesación de sueldo; y b) que esta situación dure más de 3 días (art. 221).

Para que la **muerte** implique cesación de sueldo, es menester que ocurra: 1.º) en defensa de la nave (art. 945 C. de Comercio). Veremos más adelante que este caso puede considerarse como accidente del trabajo y que cesa entonces el derecho de los herederos de los hombres de mar a cobrar sus sueldos no devengados;

2.º) por causa extraña a la defensa de la nave (no siendo ni accidente ni enfermedad profesional), en las siguientes condiciones: a) si el hombre se hubiere contratado por meses, tienen derecho a su sueldo, desde el momento de la muerte; b) si el hombre ajustado por el viaje muere en el de ida, tienen derecho los otros tripulantes a la mitad de su salario; c) en los ajustes a la parte o al flete, tienen derecho a la totalidad del salario si muere antes de comenzado el viaje (art. 946 C. de Comercio);

3.º) por causa extraña a la defensa de la nave y que pueda considerarse como accidente del trabajo o enfermedad profesional. Insistiremos sobre esto más adelante.

El art. 221 del llamado C. del Trabajo ha modificado al art. 92 de la L. de Nav., que disponía de los sueldos vencidos del desertor.

La regla de este mismo art. 221 no puede aplicarse a los casos de enfermedad o accidente, porque el tripulante continúa ganando su salario, conforme a lo establecido en

el art. 944 del C. de Comercio y 235 del llamado del Trabajo, hasta el regreso al puerto de origen.

7.—Se prohíbe a los hombres, demandar al capitán, salvo las excepciones legales (arts. N.º 7 y 953 C. de Comercio).

No pueden cargar mercaderías por su cuenta, sin consentimiento del naviero o del que hubiere fletado el buque por entero (art. 954).

No pueden dejar su empleo sin la intervención de la autoridad marítima o consular del puerto en que se encuentre la nave y en caso de pérdida de ésta, ante la autoridad marítima o consular del puerto más cercano (art. 222 del D. c. f. L. 178).

Y, por último, los hombres de mar contratados para el servicio de una nave, no podrán poner término a su contrato ni dejar de cumplirlo, sino por impedimentos legítimos que le hubiere sobrevenido (art. 223 del mismo).

18.—Trataremos de los modos de poner término al contrato lo más brevemente posible, viendo manera de coordinar las disposiciones del C. de Trabajo, C. de Comercio y L. de Navegación.

Ya vimos que según el llamado C. del Trabajo, “ninguna persona, sea capitán, oficial, suboficial o tripulante de una nave mercante nacional, podrá dejar su empleo sin la intervención de la autoridad marítima o consular del puerto en que se encuentre la nave, y, en caso de pérdida de ésta, ante la autoridad marítima o consular del puerto más cercano”.

Este art., de términos muy generales, ha terminado con la división que existía en el C. de Comercio, de causas de **pleno derecho y facultativas**, que ponían término al contrato. Actualmente no puede decirse que las causas de los arts. 944 y 957 del C. de Comercio; 229 inc. 2.º, 231 y 235 del D. c. f. Ley 178, y en especial del 226 del mismo, obren de pleno derecho: debe intervenir la autoridad marítima previamente. Igual puede decirse de las causas llamadas **facultativas** de extinción de esas mismas obligaciones (art. 952 C. de Comercio), con derecho a indemnización (art. 227 D. c. f. Ley 178), o sin él (arts. 228 y 229 inc. 1 del mismo).

a) Se pone fin al contrato por **llamamiento del hombre al servicio militar** (art. 231 del llamado C. del Trabajo), estando obligado el armador (o el capitán en su representación), a costearle el pasaje hasta el puerto de conscripción.

Esta regla constituye una excepción al art. 6 de la Ley de Reclutamiento para el ejército que dice que “todo empleado público, municipal, particular o de servicios relacionados con el Estado y los obreros afectos a la ley 4054, que sean

convocados o llamados al servicio militar, retendrán los derechos inherentes a sus cargos, inclusa la antigüedad para el ascenso, mientras permanezcan en las filas". Confirma este mismo principio el art. 156 del C. del Trabajo, referente a empleados particulares.

Puede verse que para los hombres de mar existe una regla especial de excepción, que los coloca en peor situación que a los demás. Quizá ella se justifique por el sistema especial de trabajo a bordo; y particularmente, por la "redondilla".

b) **Por enfermedad.** Una vez retornado el enfermo al puerto de origen, se entiendo caducado de hecho el contrato, dice el art. 235 del llamado C. del Trabajo, sin derecho a indemnización.

Trataremos nuevamente esta materia, en relación con el art. 944 del C. de Comercio.

c) **Por la expiración del tiempo del ajuste o la consumación del viaje** para el que fuere contratado (art. 957 N.º 1 C. de Comercio).

Por su parte, el inc. 2 del art. 229 del D. c. f. Ley 178, reglamenta una nueva situación, diciendo: "cuando la expiración del contrato ocurra en alta mar, se entenderá prorrogado hasta la llegada de la nave al puerto de su matrícula o a aquél en que deba ser restituido el contratado".

d) **Por muerte.** En este caso, aunque se extinguen las obligaciones del hombre de mar, el Código reconoce a los herederos de aquél, el derecho de percibir sus salarios, en los términos de los arts. 945 y 946 del C. de Comercio (56), sin perjuicio de las disposiciones sobre accidentes del trabajo.

"El oficial o marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios o retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje".

"Los herederos del hombre de mar contratado por meses que muere durante el viaje por causa extraña a la defensa de la nave, tienen derecho a los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento. Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción a la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida; pero si acaeciere en el de regreso, podrán demandar la totalidad de aquella. Si el contrato fuere a la parte o al flete, y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se

(56) El origen de estos arts. está en el art. 7 de los *Regles de Olerón*, capítulo 129 del *Consulado del Mar*; arts. 13, 14 y 15 del *Libro III de la Ordenanza francesa de 1681*; y reproducidos por el art. 265 del C. de Comercio francés.

abonará íntegramente a sus herederos toda la cuota convenida; más si muriere antes de comenzarse el viaje, éstos no tendrán derecho alguno a la retribución estipulada”.

En caso de suicidio del hombre de mar, nos parece que puede aplicarse la regla del art. 946, ya que habla únicamente de la muerte que proviene “de causa extraña a la defensa de la nave”, sin distinguir si hay o no culpa o intención del hombre de mar. No puede tampoco menos de considerarse al suicida como a un enfermo.

Trataremos nuevamente esta materia al referirnos a los accidentes del trabajo, y en esa oportunidad indicaremos cuándo se aplican estas disposiciones.

e) Por la **venta, apresamiento o naufragio** de la nave (N.º 4 del art. 957).

El naufragio es, en la industria marítima, una posibilidad desgraciada, que la legislación siempre ha considerado desde el punto de vista de la gente de mar (57).

Así, nuestro C. de Comercio, tiene dispuesto (art. 948), que en caso de apresamiento o naufragio, con pérdida absoluta de la nave y cargamento: a) los hombres de mar no podrán ser obligados a devolver las anticipaciones que hubieren recibido; b) perderán el derecho a los sueldos o retribuciones convenidas.

Por su parte, el llamado C. del Trabajo, consulta una especie de indemnización de cesantía que consiste en que los tripulantes tendrán derecho a percibir como indemnización (en caso de pérdida de la nave por naufragio), su sueldo o salario durante un plazo máximo de dos meses y si

(57) Los arts. 8 y 9 de la Ordenanza francesa de 1683 son substancialmente iguales a los arts. 948 y 949 de nuestro C. de Comercio.

Estos arts., dice Pardessus, refiriéndose a los de la Ord. francesa, tienen su fuente en los arts. 3 y 4 de los Eboles de Olerón; Caps. 228 y 232 del Consulado del Mar; art. 5 del Tít. IX del “Recés”, hanseático de 1614 y reproducidos y desarrollados por los arts. 258 a 261 del C. de Comercio francés, modificados por ley de 1885, en el sentido de que hombre de mar tiene derecho a los salarios ganados hasta el momento del siniestro. Este principio se ha mantenido en el art. 42 del C. de Trabajo Marítimo francés de 1926.

Principio análogo al art. 48 de nuestro Código, sientan además, el art. 1004 del C. argentino; el 535 del C. italiano; el 1079 del uruguayo; etc. Lo mismo disponía el art. 843 del C. español; pero esta materia se rige actualmente por los arts. 50 y 51 del Código de Trabajo español de 1926, según los cuales, aún cuando pierden el derecho a salarios tienen derecho a una indemnización.

En cambio, tienen derecho a salario, en esta circunstancia, los obreros marítimos en Norte América (1872); en Bélgica (1879); los ingleses (1894); y los ademanos, desde 1902.

quedaren sin trabajo, como consecuencia del naufragio (58).

Puede verse que la redacción de este art. no es muy clara y no se sabe si además de la indemnización tendrán los hombres de mar derecho a sus salarios vencidos hasta el momento del naufragio. Parece que sólo debieran recibir aquélla (art. 948), manteniendo la situación del C. de Comercio. Así puede desprenderse de la última parte, inc. 1.º del art. 232 que dice: "El armador no tendrá derecho a reclamar el reembolso de los anticipos hechos".

Sin embargo, prácticamente se ha entendido que tienen derecho a salarios, indemnización por pérdida de objetos y a la indemnización por paro.

Los argumentos que se han dado para justificar la existencia de la disposición del art. 948 del C. de Comercio son bastante débiles; y, por el contrario, en la actualidad se considera de justicia pagar esos salarios en todo evento.

Respecto del **seguro** de esos salarios, el C. de Comercio, no lo permite, ni de parte del naviero ni del hombre de mar.

En cuanto al primero, porque de acuerdo con las reglas generales, debe existir un riesgo que corran las cosas objeto del seguro. Además, el art. 1218 prohibió expresamente al naviero, asegurar "los sueldos del capitán y tripulación". Creemos que, en la actualidad, si se da al art. 232 la interpretación amplia que hemos enunciado, debe permitirse ese seguro, ya que el naviero corre el riesgo de pagar salarios en el evento de naufragio. No hacemos sino aplicar las reglas generales del seguro.

En cuanto a los hombres de mar, éstos no están ahora expuestos a perder el salario hasta el momento del siniestro y no podrán asegurarlos.

Tampoco podían hacerlo durante la vigencia exclusiva del art. 948, porque esos salarios eran para ellos un beneficio esperado (art. 522 C. de Comercio); pero en este caso había numerosas razones que justificaban el seguro de los sueldos: con él, no se coloca al hombre de mar en mejor situación, es una cantidad perfectamente determinada, etc.

Ya vimos los privilegios que tenía el hombre de mar

(55) Por resolución del Inspector General del Trabajo (N.º 3837), de 6 de junio de 1934, se establece que "de acuerdo con lo dispuesto en el art. 139 del C. de Trabajo, en relación con el N.º 7 del art. 120 del mismo, aplicables por analogía a los salarios, los beneficios de casa-habitación, luz, comida, etc., que, según los respectivos contratos deben suministrar los patrones o empleadores a sus dependientes, forman parte de los sueldos y de los salarios, y, por lo tanto, deben considerarse para los efectos de los arts. 232 y 233 de dicho Código" (Rev. del Trabajo, junio de 1934).

para el pago de sus salarios y demás, en caso de naufragio.

f) Por la **variación del destino de la nave** (N.º 5 del 957).

Concordando este N.º 4.º del art. 227 y el 1.º del art. 952 del C. de Comercio, tenemos que esta regla se aplica solamente cuando la variación del destino de la nave ocurre durante el viaje.

“La prolongación del viaje a puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero o de los cargadores, da derecho a los hombres de mar contratados por una cantidad alzada a un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes. El acortamiento del viaje no priva a los hombres de mar de su derecho al íntegro pago de los salarios estipulados” (art. 967).

Además, los contratos de embarco deben contener una estipulación que indique el porcentaje de aumento de sueldo o salario en los casos de viaje al extranjero, que no podrá ser inferior al 25 o/o, y que se pagará desde la fecha en que la nave abandone el último puerto chileno, hasta tocar el primer puerto nacional (art. 191 N.º 9 del llamado C. del Trabajo).

“Los hombres de mar ajustados a la parte no tienen derecho a reclamar dietas ni indemnización por la variación, retraso o prolongación del viaje, provenientes de un caso fortuito o fuerza mayor. Pero si tales casos fueren ocasionados por un hecho del naviero o del capitán, la gente de mar tendrá derecho a una indemnización a juicio de peritos. Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán acción sino a la cuota proporcional que les correspondz, según sus ajustes, en la indemnización que aquellos dieren al naviero” (art. 968) (59).

g) Por la **revocación forzada del viaje de la nave** (N.º 6 del 957 C. de Comercio, modificado por el N.º 5 del art. 227 del D. c. f. Ley 178).

En el silencio del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo, en cuanto a indemnizaciones, condiciones de la revocación, etc., han de aplicarse en estos casos, lisa y llanamente las reglas del C. de Comercio, contenidas en los arts. 961, 965 y 968.

h) Por su **despedida del servicio** (arts. 957 y 872 C. de Comercio).

(59) La fuente de estas disposiciones parece estar en el art. 20 de los Roolos de Olerón, de donde lo tomó el redactor de la Ordenanza francesa de 1683. Fueron reproducidas más tarde por los arts. 255 y 256 del C. de Comercio francés.

A este respecto, dispone el llamado C. del Trabajo: "Los hombres de mar no podrán ser despedidos sin motivo legal, y si lo fueren, el armador deberá pagar al despedido la indemnización que de conformidad a la ley le corresponda o la indemnización que en el contrato de enganche se hubiere estipulado, siempre que fuere superior a la ley" (art. 224).

La disposición transcrita ha derogado el N.º 5 del art. 864 del C. de Comercio y modificado el N.º 4 del art. 898 del mismo Código. En su virtud, se ha quitado al naviero y al capitán la facultad de despedir sin causa a los individuos de la tripulación, a menos que se les pague la indemnización correspondiente.

Nos corresponde ahora analizar el art. 872 del C. de Comercio, modificado por el art. 226 del C. de Trabajo. Veremos aquí únicamente la materia que ha quedado subsistente de aquél; y, en seguida, la disposición del D. c. f. L. 178.

Creemos que, dada la redacción del citado art. 226, no puede pensarse que la enumeración en él contenida sea limitada; sino que, de acuerdo con el art. 242, ha de aplicarse, el art. 872 en lo que no sea cantrario al Tit. V en estudio.

Así, tenemos que subsisten como causas legales para dar por terminado el contrato: 1.º) la violación de las instrucciones respecto del capitán (N.º 2); 2.º) el abandono de la guardia de la nave (N.º 4); 3.º) el daño causado a la nave o al cargamento por dolo o negligencia (N.º 7); y 4.º) cualquier otro hecho que a juicio del juzgado (de comercio), fuere de igual o mayor gravedad que los indicados (inc. último).

De acuerdo con los principios generales y especialmente con los arts. 870 y 871, del C. de Comercio, siempre que un hombre de mar fuere despedido por un motivo legal, no tiene derecho sino a los suéldos devengados hasta el momento de la separación.

Pero cuando se trata de una despedida sin causa, hay que distinguir entre: a) ajuste por tiempo o viaje indeterminado, y b) ajuste por tiempo o viaje determinado; y en los dos casos, si la despedida fuere hecha antes o después de comenzado el viaje: a) si el ajuste es por tiempo indeterminado y la despedida es **antes de que la nave se haga a la vela**, debe pagarse la indemnización, de acuerdo con el art. 224 del llamado C. del Trabajo. Pero nada dice el Tit. V, acerca del monto de la indemnización; y el art. 870 sólo reconoce el derecho a ésta en caso de estipulación escrita.

Estimamos que si no se hubiere estipulado una indemnización (superior a la legal, como dice el art. 224), debe

aplicarse a la tripulación la regla general del art. 10 (60), aplicable a los obreros según lo preceptuado en los arts. 238 y 242 del mismo Texto.

Despedido el hombre de mar, **durante el viaje**, deberá el naviero abonarle los sueldos vencidos y los que se venzan hasta su regreso al puerto del ajuste (870 inc. 3). No creemos que el C. del Trabajo haya querido desmejorar la suerte del hombre de mar y por eso estimamos que en este caso, subsiste la regla del inc. 3 del art. 870. Por otra parte, el art. 224 habla de la "indemnización que, de conformidad a la ley le corresponda" y no pudo menos que referirse a ésta.

b) si el ajuste es por tiempo o viaje determinado, puede despedirse, **antes o después de comenzado el viaje**, siempre que se le abonen los sueldos correspondientes a todo el tiempo que debe durar su contrata (rt. 871).

Conio ya lo dijimos, el art. 226 del llamado C. del Trabajo trata de la misma materia que el art. 872 del C. de Comercio.

Dice aquel art. que son motivos legales para dar por terminado el contrato de los hombres de mar, sin derecho a indemnización: 1.o) la incompetencia o desobediencia para desempeñar el cargo para el que fué contratado (el N.o 3 del 872 sólo contemplaba la desobediencia); 2.o) la comisión de faltas graves, especialmente embriaguez habitual comprobada, a lo menos 3 veces, o actos de contrabando (menos amplio que el N.o 5 del 872); 3.o) condenación por delitos castigados con pena de prisión, suspensión titular u otras que lo inhabiliten para el ejercicio de su empleo durante la condena (menos amplio que el N.o 6 del 872); y 4.o) la incapacidad para trabajar a causa de lesiones recibidas en actos del hombre de mar, penados por la ley (menos amplio que el N.o 7 del 872).

Están derogados, en consecuencia, los N.o 1, 5 y 6, del art. 872 del C. de Comercio.

Peró además, "la terminación del contrato en cualquiera de estas circunstancias (inc. final del art. 226), deberá hacerse con conocimiento previo de la autoridad marítima o consular, que lo autorizará sólo en los casos en que ella compruebe".

(60) Dice este art. 10: "Cualquiera de las partes podrá poner término al contrato cuano lo estime conveniente, pero dando a la otra un aviso de 6 días de anticipación o abonándole una suma de dinero equivalente al salario de 6 días de trabajo".

Respecto de lo sempleados, el monto de la indemnización es diferente, de acuerdo con los arts. 169 y sgts.

Este artículo refuerza el principio del art. 222 que ya comentamos.

II. Facultativas.

Aún cuando el art. 223 dice que los “hombres de mar contratados para el servicio de una nave, no podrán poner término a su contrato, ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido”, hay casos en que pueden ponerle término (art. 229), ya sea con o sin derecho a indemnización (arts. 227 y 228).

1.o) Sin derecho a indemnización:

a) puede el **contratado** “si la nave emprendiera un viaje cuya duración hubiere de exceder en un mes o más al término del contrato, desahuciarlo con 4 días de anticipación, por lo menos, a la salida del buque, al cabo de los cuales quedará resuelto el contrato” (inc. 1 art. 229).

b) si ocurriere la terminación del contrato en alta mar y antes de llegar la nave al punto de su matrícula o a aquél en que deba ser restituido (caso en el cual se entiende prorrogado el contrato), tocara algún puerto nacional y hubiere de tardar más de 15 días en llegar al de restitución o de matrícula de la nave, **cualquiera de las partes** podrá dar por terminado el contrato, siendo restituido el contratado por cuenta del armador (última parte del art. 229).

c) pueden asimismo los **hombres de mar** poner término a su contrato por la adquisición antes de zarpar la nave de noticias seguras de la existencia de una epidemia en los puertos de escala o de término. Según el N.o 3 del art. 952 del C. de Comercio, también se puede “rescindir” el contrato, por la adquisición de esas noticias **durante una arribada**.

d) por la muerte o despedida del capitán antes de la salida de la nave. Exactamente igual a lo dispuesto en el N.o 4 del 952.

Esta causal debe aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 193, esto es, tendrá lugar siempre que el personal no se hubiere contratado para cualquiera de las naves de un armador sin mencionar los nombres de éstas en los respectivos contratos.

e) cuando acepten el puesto de capitán de una nave, por ofertas que comprobarán, con la condición de que presenten un reemplazante conveniente y con la de no hacer sufrir ningún retardo a la nave.

Aunque el llamado C. del Trabajo no abarcó todas las causales por las que se podía poner término al contrato, sin derecho a indemnización, enumeradas en el art. 952 del C. de Comercio, no creemos que con ello haya querido indicar que quedaban derogadas: 1.o) porque la enumeración del art. 228 no es taxativa; y 2.o) porque los N.o 4.o y 5.o del

art. 952, no son contrarios a las disposiciones del C. del Trabajo. Así, son también causales:

f) la declaración de guerra entre la República y la nación a cuyo territorio estuviere destinada la nave; y

g) la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo escolta de un buque de guerra (N.º 2 y 5 art. 952).

2.º) Con derecho a indemnización (art. 227).

a) cuando no perciban sus salarios en las fechas y en las condiciones estipuladas;

b) por incumplimiento de las estipulaciones sobre alimentación y alojamiento;

c) por mal tratamiento o abuso de autoridad de parte del capitán. Estos dos últimos números están acordes con el N.º 7 del art. 952 del C. de Comercio, aún cuando éste último no reconocía derecho a indemnización.

"La rescisión en este caso (se refiere al N.º 7 del art. 952), podrá ser solicitada, durante el viaje, ante el juzgado (de comercio), en los puertos de la República, y en los extranjeros ante el Cónsul chileno, y en su defecto ante la autoridad local". Actualmente, este asunto debe someterse previamente a la conciliación de la autoridad marítima (art. 241).

d) por la variación del destino de la nave antes de principiar el viaje para el cual se hubiere contratado. Disposición exactamente igual a la del N.º 1 del art. 952 del C. de Comercio. Debe pagarse la indemnización ordenada en el art. 966 del mismo.

e) por revocación voluntaria del viaje de la nave.

(Ya dijimos anteriormente que este número derogaba parte del N.º 6 del art. 957).

La indemnización que debe pagarse varía según la revocación ocurra antes o después de comenzado el viaje; según que el ajuste sea por meses, a precio alzado o a la parte; según provenga de un hecho del naviero o de los cargadores, todo de acuerdo con los arts. 958, 959, 960 y 968 del C. de Comercio, pues el C. del Trabajo, guarda silencio acerca de esta materia.

c) Leyes relativas a la previsión y a la asistencia social

Sumario: 1.—Enfermedad e invalidez; 2.—Accidentes y muerte; 3.—Otros puntos.

Tratar de una manera completa, lo que se refiere a Previsión y a Asistencia Social, sería muy extenso y quizá

saliera del marco de esta Memoria. Sin embargo, estudiaremos las disposiciones legales sobre enfermedad e invalidez (ley 4054) y accidentes y muerte, concordándolas con el C. de Comercio. Insinuaremos, además, otros puntos, por estar de actualidad.

No puede menos de llamarse la atención sobre el adelanto que significó, a la fecha de la dictación del C. de Comercio, lo dispuesto en los arts. 944 y sgts. Sin embargo, actualmente han sido modificados y derogados por disposiciones del C. del Trabajo y Ley sobre Seguro de Enfermedad e Invalidez.

1.—De esta última ley, aplicable a la tripulación de las naves mercantes nacionales, sólo estudiaremos las modificaciones que introdujo al C. de Comercio.

Para gozar de los beneficios otorgados por aquella, es necesario estar asegurado, en la forma e institución que ella determina. La Caja proporciona a sus asegurados los siguientes beneficios:

“a) Asistencia médica y provisión de todos los medios terapéuticos necesarios, de que comenzarán a gozar desde el primer día de la enfermedad. Si el médico ordenare la hospitalización del enfermo por imposibilidad de atención domiciliaria, especialmente en afecciones contagiosas, o que requieren vigilancia técnica especial, se cumplirá lo ordenado, salvo que el enfermo protestare de dicha determinación, y el Consejo de la Caja diere lugar a la reclamación.... La duración de la atención médica no podrá exceder de 26 semanas; pero las Cajas Locales pueden prolongarla hasta por 1 año en casos especiales, como ser los de convalecencias muy prolongadas.

“b) Un subsidio en dinero, mientras dure su incapacidad, al asegurado que tuviere familia que viviere con él y a sus expensas; subsidio que se pagará desde el quinto día de la enfermedad, pudiendo reclamar el de ese tiempo si la enfermedad se prolongare por más de una semana. Durante la primera semana, el subsidio será igual al monto del salario, sueldo o renta que el asegurado hubiere devengado en la semana anterior, de la mitad de la 2.a semana y de la cuarta parte en los períodos siguientes. Si el enfermo no tuviere familia que viva con él y a sus expensas, tendrá sólo derecho a la mitad del subsidio que establece el inc. precedente.

“c) Atención profesional de las aseguradas durante el embarazo, parto y puerperio y además un auxilio del 50 o/o del salario durante las dos semanas que preceden y siguen al parto, y de un 25 o/o en el período posterior, prolongado

hasta el destete, cuando amamantaren a su hijo. Este período no podrá exceder de 8 meses.

“d) La suma de \$ 300 que se entregará a la familia del asegurado en caso de fallecimiento de éste, para los gastos de funerales.

“e) Una pensión de invalidez a los asegurados que, fuera de los casos indemnizados por la Ley de Accidentes del Trabajo, y siempre que no fueren consecuencias de un acto intencional o un delito o culpa graves imputables a ellos mismos, sufrieren de enfermedades crónicas, que produjeran la incapacidad absoluta y permanente para el trabajo. La pensión será igual a la renta, sueldo o salario medio que hubiere ganado en el año anterior, si el asegurado hubiere pertenecido a la Caja durante 10 años o más; de un 75 o/o si hubiere pertenecido durante 5 años o más; y de un 50 o/o en los demás casos.

“f) Una pensión de retiro que podrán percibir los asegurados desde que cumplan 55 años de edad, como regla general” (Art. 15 de la Ley 4054).

Pueden también los asegurados que desearan extender los beneficios de asistencia médica y farmacéutica, comprendidos en los incs. a) y d) del art. 15, a sus familias, abonar a la Caja respectiva, una cuota complementaria (art. 13).

Tomando en cuenta el medio en que los hombres de mar desempeñan sus funciones, ha dispuesto el art. 235 del llamado C. del Trabajo:

“En casos de enfermedad, todo el personal de la dotación será asistido por **cuenta del armador**, durante su permanencia a bordo.

Cuando la enfermedad no se halle comprendida entre los accidentes del trabajo (61), se regirá por las siguientes normas: a) el enfermo será desembarcado al llegar a puerto, si el capitán, previo informe médico, lo juzga necesario, y serán de **cuenta del armador** los gastos de enfermedad en tierra, a menos que el desembarco se realice en puerto chileno en que existan servicios de atención médica sostenidos por las Cajas de Previsión a que el enfermo se encuentre afecto (la Caja de Seguro Obligatorio, en el caso que estudiamos).

Los gastos de pasaje al puerto de restitución son de cuenta del armador.

Las mismas reglas se aplicarán cuando la enfermedad de un tripulante sea perjudicial para la salud de los que van

(61) Creemos que ha querido decirse “cuando la enfermedad no se halle comprendida entre las **enfermedades profesionales**”, indemnizadas como los accidentes del trabajo.

a bordo, debiendo ser aquél desembarcado en el primer puerto que toque la nave, si no se negare a recibirlo.

Nos parece que con esta disposición queda derogado, en esta parte, el art. 944 del C. de Comercio, que hacía distinciones entre la enfermedad que emanara o no de un hecho culpable del hombre de mar; la proveniente de los servicios ordinarios de la nave y la que provenía de servicios extraordinarios de la misma, para determinar quién respondía, en definitiva, por esos gastos.

Actualmente, como regla general, corresponden éstos al armador, salvo cuando en el lugar del desembarco existen servicios de atención médica de las Cajas de Previsión respectivas.

Pero nos parece que en el caso de enfermedad proveniente de servicios extraordinarios de la nave, y en beneficio común puede el armador, siempre que él deba correr con los gastos, distribuirlos como avería gruesa (art. 1090 N.o 5). No hacemos sino aplicar las reglas generales de éstas.

Por otra parte, por la misma razón que no es justo que el hombre de mar corra con los gastos de su enfermedad (aún cuando pueda considerársele culpable de ella, como cuando la ha contraído habiendo salido de la nave sin permiso del capitán), puesto que ha desembolsado las cuotas del seguro; tampoco es justo que el naviero, que también ha contribuído con su cuota, responda siempre de esos gastos.

Creemos que lo más conveniente sería agregar un inc. al citado art. 235, según el cual el naviero pudiera pedir a la Caja respectiva, el reembolso de los gastos hechos por enfermedades de los hombres de mar, siempre que pudiere comprobarlos de una manera fidedigna.

Tratan, además, de esta materia la Ley de Navegación (arts. 97, 98), el Reglamento Consular (arts. 94, 104, 105, 106, 107, etc.), y el Decreto N.o 666, sobre contratación de chilenos en buques extranjeros (art. 11).

El art. 946 del C. de Comercio habla de la "muerte que provenga de causa extraña a la defensa de la nave" y puede comprender tanto la proveniente de accidente como la que provenga de una enfermedad. Aquí trataremos sólo de ésta última.

En este caso, como nada dijo el Texto definitivo de las Leyes del Trabajo, debe aplicarse en su totalidad, la regla de dicho art. Eso sí que es menester tener presente que, además, la familia tiene derecho a percibir los \$ 300 para gastos de funerales a que ya nos referimos.

2.—En lo que se refiere a accidentes del trabajo, se aplicaron al trabajo marítimo, tanto la ley de 1916 como la de 1924, modificando el art. 944 del C. de Comercio. Actual-

mente rige al respecto el título pertinente del D. c. f. L. 178.

"Para los efectos de este Título, dice el art. del D. c. f. L. 178, que encabeza el título de "los Accidentes del Trabajo", se entiende por accidente toda lesión que el obrero o empleado sufra a causa o con ocasión del trabajo y que le produzca incapacidad para el mismo".

Hace en seguida, responsable al patrón o empleador de los accidentes ocurridos a sus obreros y empleados; salvo de los debidos a fuerza mayor extraña y sin relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima. La prueba de estas excepciones corresponde al patrón (art. 255).

Se modifica entonces el art. 944, porque se hace responsable al naviero de todos los accidentes que le ocurran a la tripulación en trabajo; y sólo puede librarse de responsabilidad: a) cuando el accidente ha sido producido **intencionalmente** por la víctima; y b) cuando proviene de fuerza mayor extraña y sin relación alguna con el trabajo.

Se extiende, además, la responsabilidad del patrón, a las enfermedades causadas de una manera directa por el ejercicio de la profesión o del trabajo (enfermedades profesionales), que realice el obrero o empleado y que le produzcan incapacidad para el mismo (art. 258).

No tenemos para qué detallar las obligaciones del patrón en caso de accidente; sólo las enumeraremos: 1.º asistencia médica y primeros auxilios (arts. 266-270); 2.º indemnizaciones, que varían según se trate de: accidentes que producen incapacidad temporal, accidentes que producen incapacidad permanente parcial; accidentes que producen incapacidad permanente total, y accidentes que producen la muerte (con indemnización suplementaria en algunos casos. (arts. 271-293).

Conforme a estas mismas normas, se regulan las indemnizaciones de las enfermedades profesionales (art. 258 inc. 2).

Creemos que estas disposiciones han derogado los arts. 945 y 946 del C. de Comercio, que establecían otra especie de indemnización de caso de muerte al decir que seguían devengando salarios.

En la actualidad, **desde el día de la muerte** del accidentado, se deben las rentas y pensiones establecidas en el C. de Trabajo para estos accidentes, las que se pagarán por mensualidades vencidas.

Esto sin perjuicio de contribuir a los gastos de funerales según dispone el art. 292.

Pero en todo caso estimamos que los gastos ocasiona-

dos por accidente, mortal o no, que provienen de servicios extraordinarios prestados a la nave y cargamento, deben ser considerados como avería gruesa entre el naviero y los cargadores, aún cuando el armador responda en primer término.

3.—Nos referiremos, por último, a las “Casas de Marineros” y al establecimiento de Cajas especiales de Previsión para los obreros marítimos.

a) La misión principal de las “Casas de Marineros”, “es la de facilitar comida y cama económicas a los marineros en expectación de embarque, y buscarles una colocación adecuada a sus condiciones” (62).

El origen de estos establecimientos, hoy existentes en los principales puertos de Holanda, Suecia, Noruega, Estados Unidos, Canadá y Francia y bastantes del extremo oriente, se encuentra en Inglaterra. En 1844 se fundó en Liverpool el primer “Sailor’s Home” y a fines del siglo XIX, le procuraba embarque a 7,000 marineros.

Aquí en Chile, según nos ha informado el señor Ollino (Director-Gerente del Centro “Piloto Pardo”), se aspira ahora a fundar esta “Casa del Marino”, a semejanza de las que existen en el país para marineros de otras naciones.

Igualmente, existe la aspiración de crear “hoteles de rívera” para los trabajadores marítimos de tierra y de a bordo.

b) Ya hemos visto los diversos “privilegios” (reproducidos por nuestro C. de Comercio y C. del Trabajo), de que han gozado desde un comienzo los hombres de mar en los diversos países. Ellos no eran sino como una compensación por las cargas que debían soportar al ser reclutados para las armadas de guerra, ya sea por el sistema de **presa, clases, roles o inscripción marítima**, como existe en la actualidad.

Pero además de estos privilegios de las leyes de comercio se ha reconocido a estos individuos (por leyes especiales), la participación obligatoria en las Cajas especiales de Previsión.

Para los obreros marítimos no hay aquí nada especial, salvo los socorros de asistencia por enfermedad, invalidez, vejez y muerte, otorgada por la ley 4054 a los obreros en general, y que ya hemos mencionado.

Ahora, es aspiración del personal de la marina mercante nacional, que se cree una Caja de Previsión y Retiro, con la finalidad especial de asegurar el retiro o jubilación de ese personal. Fué reiterada esta petición en la reciente Convención de Empleados Particulares, celebrada en Valpa-

(62) Alfredo Saralegui, “España Marítima. Ensayos Sociales”, página 64.

raiso (29 de abril de 1935), y obtuvo la aprobación de la asamblea.

Esta Caja se financiaría con una cantidad igual a la que se descuenta en la actualidad, de acuerdo con la ley 4054, del sueldo mensual del personal; con un 5 o/o sobre es mismo sueldo que erogaría la empresa naviera correspondiente; y un 2 1/2 o/o aplicado al valor en pesos del flete bruto transportado actualmente en naves de la marina mercante nacional.

Agrega, además, una información de "Las Ultimas Noticias", que tenemos a la vista "que a los 2 años de vigencia de esta institución, todo trabajador marítimo que tenga 60 años de edad o 25 años de servicios consecutivos en esas faenas, percibirá una jubilación con sueldo íntegro" (63). Los demás obreros, es decir, los que no alcancen a reunir esos requisitos para jubilar, conservarían los mismos derechos que actualmente concede la ley 4054.

Con todo, han hecho saber los obreros particularmente, que ellos están conformes con los beneficios de la ley 4054 y no desean una modificación.

Los diarios han manifestado que pende dicho proyecto, de la aprobación del Congreso.

El personal mercante, en una relación de sus necesidades ha dicho que para ellos no existe el bienestar social, pues sus sueldos son escasos y apenas si les alcanza para mantener su hogar en tierra.

4.—Tribunales de Inspección General del Trabajo

Sumario: 2.—Tribunales del Trabajo; 2.—Inspección del Trabajo Marítimo.

1.—Se aplican a los hombres de mar, todas las disposiciones del Libro IV, "De los Tribunales y de la Inspección General del Trabajo" (arts. 416 y sgts.), con las modificaciones que indicaremos.

1.—Como observación general, diremos que los Tribunales del Trabajo, por lo mismo que son especiales, concen únicamente de las materias que la misma ley les ha designado como de su competencia (art. 418). En los demás casos, aunque un obrero o un empleado, sean los demandantes o demandados, conocen los tribunales ordinarios, civiles o criminales.

a) "Toda cuestión que surja entre las partes contratantes, sobre cumplimiento de las disposiciones de este Título

(63) "Las Ultimas Noticias", Stgo. de Chile, abril 17 de 1935.

o del Contrato de Embarco, se someterá a la conciliación previa de la autoridad marítima" (art. 241).

Ya dijimos que este art. ha modificado en parte, el inc. último del art. 952 del C. de Comercio. Igualmente, modifica la primera parte del art. 83 de la L. de Naveg.; pero queda subsistente la segunda parte, que trata de las dificultades producidas **en el extranjero**, entre la tripulación y el capitán, por multa, reducción o pérdidas de salarios a que aquéllos hubieren sido condenados.

b) Se aplica el Título I del Libro IV (de la Judicatura del Trabajo), pero con la siguiente modificación en la composición del Tribunal de Alzada Marítimo.

Cuando el Tribunal de Alzada deba conocer de algún asunto proveniente de la aplicación del Título V del Libro I de este texto (del contrato de embarco de los Oficiales y Tripulantes de las naves de la Marina Mercante Nacional), formarán parte de él, un armador, un oficial y un tripulante de nave mercante nacional, todos designados por el Presidente de la República (art. 420 inc. 2).

El armador, el oficial y el tripulante, dice el mismo art., lo integran en substitución del empleador o patrón, y del empleado o del obrero, respectivamente, de los Tribunales ordinarios de Alzada del Trabajo.

En este punto no puede menos de advertirse una situación especial.

De acuerdo con el art. 181 del llamado C. del Trabajo, el capitán es **oficial** de la nave y, en consecuencia, puede ser nombrado miembro integrante de un tribunal de alzada del Trabajo.

Al mismo tiempo, sin embargo, el propio D. c. f. L. 178 (art. 189) y el C. de Comercio (art. 898), le reconocen como **representante legal** del naviero o armador.

Podría pensarse, en consecuencia, que en un Tribunal integrado por un capitán, no hay representación de los empleados, que es el fin perseguido por la ley.

Por otra parte, quizá esa designación estuviera en pugna con el principio de que no pueden ser nombrados miembros del Tribunal de Alzada las personas que desempeñen cargos de dirección o representación en asociaciones o gremios de la clase correspondiente (art. 421 inc. 1).

2.—Hemos dicho que la legislación del trabajo no afectó primeramente a las actividades marítimas.

El trabajo marítimo presenta modalidades especiales a las cuales no parecían aplicables las disposiciones dictadas para el trabajo general o de tierra.

Hemos dicho además, que el llamado C. del Trabajo en vigencia, destina un Título especial del Libro I (Tit. V), al

“contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional” y que, por consiguiente, queda este personal de lleno incluido en el grupo general de asalariados sometidos a las leyes del trabajo.

Por consiguiente, la Inspección del Trabajo marítimo, entendida esta inspección en el sentido moderno de la palabra, está a cargo de la Inspección General del Trabajo (Título III del Lib. IV). Ello sin perjuicio, según dispone el art. 243, de lo prevenido en el C. de Comercio, en la L. de Naveg. y en los Reglamentos Navales.

El carácter especialísimo del trabajo marítimo, hace recomendable, sin duda, que los inspectores de éste tengan conocimiento relacionados con él, con las costumbres de la gente de mar, etc.; aspiración que ha hecho presente reiteradamente el personal de la marina mercante nacional.

CAPITULO IV

Las Reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo y nuestra legislación marítima

Es sabido que ya en el siglo XIX se piensa por algunos, en la posibilidad de una reglamentación internacional del trabajo, como medio de procurar el mejoramiento de las clases asalariadas.

En realidad, es casi imposible que se dicten por algunos países, medidas de protección a los trabajadores, si los demás no se deciden a hacerlo, por su parte, estableciendo una desigualdad económica entre sus industrias.

La primera Conferencia Internacional del Trabajo, como sabemos, se debió a la iniciativa del Emperador Guillermo II y se celebró en Berlín en 1890; pero ésta y otras posteriores, celebradas en otros países, tuvieron únicamente un carácter privado; y ninguna de ellas trató de asuntos marítimos.

Sólo en 1905 se celebra la primera Conferencia Internacional del Trabajo, con carácter oficial, debida a la “Asociación Internacional para la Protección Legal de los Trabajadores”, creada en el Congreso de París. La siguiente, tuvo lugar en 1907.

Durante la Gran Guerra, necesariamente debieron suspenderse en los diversos países, estas iniciativas.

Tenemos que llegar al año 1919 para encontrar “la completa y efectiva organización internacional del trabajo”. Es el Tratado de Paz de Versalles, de 28 de junio de ese año, el que crea la Sociedad de las Naciones, bajo cuya dirección coloca a la **organización internacional del trabajo** (Título XIII).

Conocido de todos es el preámbulo de ese Título, en el que se exponen “principios pacifistas y de justicia, fundamento de la legislación del trabajo de los principales pueblos modernos” (64).

El Tratado, a fin de poder cumplir el programa internacional trazado, creó una organización permanente del trabajo, que consta de una **Conferencia General** de los representantes de los miembros (órgano legislativo); y de una **Oficina Internacional del Trabajo** (órgano ejecutivo).

A las sesiones de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebradas anualmente, envían sus delegados (gubernamentales, patronal y obrero), los Estados-miembros de la Sociedad.

La conferencia puede adoptar, por mayoría de 2/3, **proyectos de convenciones (convenios o tratados) internacionales y recomendaciones**.

“Los documentos oficiales del **Bureau** Internacional del Trabajo, dice un publicista chileno, emplean invariablemente la palabra “Convention”. Así se ve, p. ej., en el folleto que contiene el texto francés de las 6 Conferencias Internacionales del Trabajo.

“Como en Chile, lo mismo que en España, la voz **convención** se aplica, en el lenguaje corriente a reuniones o asambleas, muy especialmente de carácter político (Convención Radical, Convención Demócrata), quizá habría conveniencia en traducir aquel vocablo francés por la palabra castellana **convenio**, que es equivalente a convención, según el diccionario de la Academia Española. Pero no puede negarse que “convención” es palabra técnica del Departamento Internacional, y “convenio” no lo es. El verdadero término en este caso debería ser, quizá otra palabra técnica del Departamento Internacional: **tratado**, si bien es verdad que los autores suelen hacer distinciones entre la acepción de “tratado” y de “convención”... y por eso, y para caracterizar bien la índole o finalidad de las **conventions** nacidas de las Conferencias Internacionales del Trabajo, nosotros las hemos llamado a veces, usando una expresión que hemos en-

(64) Francisco Wálker Linares, apuntes tomados en su clase de 1933.

contrado en Saavedra Lamas "tratados internacionales de tipo social" (65).

Las **recomendaciones** son "insinuaciones formales hechas a los miembros de la Organización, para que adopten, en el orden de la política social, determinadas medidas de carácter legislativo o de otra naturaleza".

Los proyectos de convenios deben ser sometidos a la aprobación de los poderes competentes en cada Estado; y las recomendaciones se hacen efectivas por decretos, leyes administrativas, etc.

Estudiaremos brevemente aquellas sesiones que han tratado especialmente del trabajador marítimo.

La primera reunión de la Conferencia, celebrada en Washington, en 1919, referente a "la aplicación del principio de la jornada de 8 horas o de la semana de 48 horas", dijo expresamente que las prescripciones relativas al transporte por mar, serían fijadas por una reunión especial, sobre el trabajo de marinos y marineros.

I.—La segunda reunión de la Conferencia, celebrada en junio-julio de 1919, en Génova, ha sido llamada Conferencia de los Marinos, por los temas que en ella se trataron.

En esta reunión se aprobaron 3 proyectos de convenición: 1.o) sobre edad mínima para la admisión de niños en las faenas marítimas; 2.o) sobre indemnización de desocupación en caso de pérdida por naufragio; 3.o) sobre colocación o enganche de marineros.

Asimismo, se aprobaron tres recomendaciones: 1.o) sobre limitación de las horas de trabajo en la industria pesquera; 2.o) sobre formación y aprobación de un estatuto nacional para los marinos; 3.o) sobre seguro de desocupación para marinos.

La primitiva ley sobre trabajo obrero (4053 de septiembre de 1924), no trató especialmente del trabajo marítimo, pero tampoco lo excluyó expresamente.

Además, la legislación propiamente comercial (Código de Comercio, L. de Navegación, etc.), se refiere a diversos puntos de los tratados en la reunión de Génova, sobre trabajo marítimo.

En ella se definió la palabra **nave o navío** (bateaux, navires, batiments, ships, boats), y la palabra **marino**. Así, es nave o navío "todo barco, sea de propiedad pública o priva-

(65) Jorge Gustavo Silva, "Los Organismos Internacionales y los Tratados del Trabajo", pág. 23.

da, que efectúe una navegación marítima con exclusión de los navíos de guerra”.

Y, dice el art. 823 de nuestro C. de Comercio, la palabra **nave** comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, y sea de vela, remo o vapor”. Con términos diferentes, estas definiciones coinciden en el fondo: ambas excluyen a los buques de guerra.

Ya vimos en otra oportunidad que la expresión **marino**, según esta Convención, comprendía a “todas las personas miembros de la tripulación de los navíos que efectúan una navegación marítima, con exclusión de los oficiales”; y que esta acepción coincidía con la de **tripulante o tripulación** que daba el art. 185 del Texto definitivo de las Leyes del Trabajo.

Es pues más amplio el sentido de la palabra **hombre de mar**, tripulación o equipaje, que da el art. 933 del C. de Comercio, pues ellas excluyen sólo al capitán.

a) Dijimos que la primera Convención de la Reunión había versado sobre “el trabajo de los menores en las faenas marítimas”. En ella se fijó en 14 años el **mínimum** para poder un sujeto ser empleado en trabajos a bordo de los navíos, salvo en los buques que empleen únicamente los miembros de una misma familia; y en los buques-escuelas, cuyo trabajo sea probado y vigilado por la autoridad pública.

Según el art. 934 de nuestro C. de Comercio “la edad y demás cualidades que debe tener el simple marinero, serán determinadas por los Reglamentos de Marina”. El Reglamento de matrícula de 1898 fijó la edad de 18 años para poder matricularse. Los que no están inscritos en los registros del Servicio Naval Obligatorio, no pueden figurar en la dotación de una nave (art. 195 del llamado C. del Trabajo). Vemos así que nuestra legislación exige aún una edad más avanzada.

Esta regla no tiene más excepción que la contemplada en este mismo art. 195: aquellos mayores de 14 años que se embarquen como aprendices a oficiales, para hacer su práctica profesional, los que deben contratarse con la autorización de sus respectivos guardadores.

b) Los arts. 2 y 3 del segundo proyecto de Convención, tuvieron por objeto establecer la **obligación de indemnizar a los marinos en caso de naufragio**, por parte del armador o de la persona que contrató los servicios de los marinos; fijaron además, las reglas de prelación y de procedimiento para el cobro de dicha indemnización.

La indemnización, dice, debe pagarse por todos los días

que dure el paro forzoso, en conformidad al salario fijado en el contrato; pero aquella no podrá exceder al importe del salario de dos meses de cada marino. Además, la indemnización tiene la misma preferencia para el pago, que los atrasos en el pago de salarios.

Ya hemos visto que el art. 232 del D. c. f. L. 178 tiene una disposición análoga. Vimos también el criterio social con que se ha puesto en práctica: se ha entendido que deroga el art. 948 del C. de Comercio.

c) La tercera Convención declaró prohibido hacer un comercio del acto de contratar el personal que ha de servir a bordo. Esta prohibición se completa con la disposición del art. 43, según el cual "cada país que ratifique la Convención respectiva, deberá velar porque se organice y mantenga un sistema de **oficinas gratuitas de colocación para marinos**.

De todos es sabido que, desde hace mucho tiempo ha existido en todos los países, el sistema de contratación u Oficinas de Enganche que cobran una suma alzada por cada individuo que pide su intervención y los abusos a que esto se ha prestado.

Entre nosotros, el llamado C. del Trabajo, después de declarar obligatorio para los hombres de mar (tripulantes), contratarse por medio de oficinas especiales, agrega (art. 197): "Las diligencias para encontrar ocupación a bordo de las naves mercantes no darán lugar a remuneración de ningún género de parte de los hombres de mar: en consecuencia las oficinas de enganche deben ser sostenidas por el Estado o por los Sindicatos o Asociaciones interesadas".

Pero ya el art. 62 de la L. de Navegación (1878), contenía la obligación (para el capitán), "de contratar su equipaje por medio de las Oficinas de Enganche legalmente establecidas".

El contrato de enrolamiento de los marinos — dice el art. 7 de esta Convención — debe contener todas las garantías necesarias para la protección de las partes interesadas, y se darán a los marinos todas las facilidades para examinar este contrato, antes y después de la firma.

Ya vimos que nuestro C. de Comercio, primero (arts. 933 a 969), y actualmente el D. c. f. L. 178 (arts. 181, 191, etc.), contienen numerosas disposiciones que tienden a este mismo fin.

En 1920, el Consejo de Administración acordó la creación de una Oficina dedicada exclusivamente al trabajo marítimo, y para asesorarla, se formó la "Comisión Paritaria Marítima", en la que toman parte representantes de los arma-

dores y de los **marinos**, elegidos por los delegados patronales y obreros.

Diversos acuerdos contienen los resultados de su labor.

II.—La tercera reunión de la Conferencia (Ginebra 1921), contiene dos proyectos de Convenio que nos interesan: sobre trabajo de los menores en las calderas y pañoleras; y sobre examen médico obligatorio de los niños y de los jóvenes empleados en los buques.

a) En la primera se dispuso que los jóvenes menores de 18 años no podrían ser empleados a bordo, en calidad de pañoleros o de fogoneros, con excepción de los que trabajan en buques escuelas y cuyo trabajo sea aprobado e inspeccionado por la autoridad pública; en buques cuyo medio de propulsión no sea el vapor; y en los barcos que hacen navegación en las costas del Japón, siempre que los jóvenes no tengan menos de 16 años y que su aptitud física haya sido reconocida por la autoridad competente. Pero si no fuere posible hallar, continúa diciendo el art. 4 de la Convención, hombres de suficiente edad para estos cargos, pueden ser empleados jóvenes menores de 18 años; pero en tal caso, el armador debe ajustar doble número de personas.

Ya hemos visto que en Chile se ha fijado desde hace mucho tiempo, la edad de 18 años, para formar parte de la dotación de un barco. Por excepción se admite a mayores de 14 y menores de 18, en el caso contemplado en el art. 195 del llamado C. del Trabajo que ya mencionamos.

Este art. habilita al Gobierno para la ratificación y ejecución de la Convención aprobadas en la II y III reunión de la Conferencia.

b) La segunda dispuso que “con excepción de los buques en que estuviesen ocupados sólo miembros de una misma familia, los niños y jóvenes menores de 18 años no podrán ser empleados a bordo, sin previa presentación de un certificado médico en que conste su aptitud para dicho trabajo, firmado por el médico y aprobado por la autoridad competente”. Debe, además, renovarse dicho certificado, por lo menos, anualmente. Pero en caso que el vencimiento del certificado ocurra durante el viaje, se entiende prorrogado hasta el término de él. Puede también, en caso de urgencia, permitirse el embarco de menores de 18 años que no presenten el certificado médico, con permiso de la autoridad competente.

La disposición del D. c. f. L. 178, referente a examen médico, no guarda armonía con lo determinado en esta Convención.

En efecto, "corresponde a la autoridad marítima, calificar y controlar la idoneidad profesional, las aptitudes maríneas y las condiciones físicas de los hombres de mar que, a cualquier título o empleo, formen o vayan a formar parte de la dotación de un buque. **Las condiciones físicas y de salud, deben comprobarse por medio de certificación médica**" (art. 183).

Como se ve, no distingue entre mayores y menores de 18 años; ni exige renovación anual del certificado.

III.—Del 7 al 24 de junio de 1926 se celebró la novena reunión (Ginebra), dedicada también especialmente a temas marítimos.

En la orden del día de la reunión se consultaban estas dos cuestiones: codificación internacional de las reglas referentes al contrato de enganche de los marinos; y principios generales de la inspección del trabajo de los marinos.

En ella se aprobaron 2 proyectos de convenio: sobre contrato tipo de trabajo marítimo; y sobre repatriación de los marinos. Igualmente, se aprobaron dos recomendaciones: una sobre repatriación de los capitanes y de los aprendices; y otra, sobre los principios generales de la Inspección del trabajo de los marinos.

a) El primer proyecto de convención, acerca del contrato de alistamiento de los marinos, dispuso en sus arts. 3 y sgts.

"El contrato de enrolamiento deberá ser firmado por el armador o sus representantes y el marino. Se dará toda clase de facilidades a éste y eventualmente a la persona que lo aconseje, para examinar el contrato antes de firmarlo.

"Al marino debe dársele un documento en el cual conste que se halla al servicio de una nave. En este documento no deberá indicarse la clase de trabajo ni el salario. (En nuestra legislación se llama a este documento "libreta de matrícula").

"Cuando las legislaciones nacionales dispongan que haya a bordo un rol de tripulación, deberán indicar que el contrato de enrolamiento irá transcrito en el rol de la tripulación o vaya unido a él".

Estos mismos principios estaban ya consignados en nuestra legislación desde la aparición del C. de Comercio, como ya lo hemos visto (arts. 937, 900 y 839); y mantenidos más tarde por la L. de Navegación. A ellas se ha referido el llamado C. del Trabajo de 1931.

Se refiere además, la Convención a los diferentes contratos de alistamiento y dispone que las legislaciones nacionales deben determinar las circunstancias en que puede el

marino ser despedido o pedir aquél su inmediato desembarco.

Sabemos que esta materia se rige actualmente por el Texto definitivo de las leyes del Trabajo, sin perjuicio de las disposiciones de la ley general de navegación, del reglamento especial de enganche, del reglamento y embarco de ciudadanos chilenos en naves extranjeras y del C. de Comercio, en lo que estén vigentes.

Con todo, las disposiciones de los arts. 181 a 191, 198, 199, 222 a 224, 226 a 229, 235 y 238 del llamado C. del Trabajo, contienen casi en su totalidad el Convenio Internacional.

b) El segundo proyecto de convenio, referente a repatriación, ordena, en su art. 3.º, que todo desembarcado durante el cumplimiento del contrato o al término de él, tiene derecho a ser conducido, sea a su país, sea al puerto en que fué enrolado, sea al puerto de partida de la nave, según lo establezcan las leyes nacionales. La repatriación se considerará garantizada, continúa, por el hecho de que se le consiga un puesto en el buque que lo lleve al puerto de repatriación.

De acuerdo con estos principios, el N.º 11 del art. 191 del llamado C. del Trabajo, dispone que en contrato debe constar "el puerto a donde el contratado deba ser restituido".

Por otra parte, ya nuestro C. de Comercio y Ley de Navegación (arts. 65 y sgts.), reconocían este derecho al hombre de mar y lo garantizaban.

Indica más adelante la Convención (arts. 4 y 5), qué es lo que deben comprender los gastos de repatriación y cuando son o no de cargo del marino.

Así, dice el art. 5 "los gastos de repatriación deben comprender: transporte, alojamiento y alimentación del marino, tanto durante el viaje, como los correspondientes al marino por este último concepto, hasta el momento señalado para su partida". Esos gastos no pueden ser de cargo al marino, cuando hubiere sido desembarcado por las siguientes causas: accidente ocurrido en el servicio de la nave; naufragio; enfermedad no debida a acto voluntario suyo ni a falta de su parte; despedida por una causal que no le fuere imputable.

Las autoridades públicas (continúa el art. 6) del país en que el individuo esté matriculado, deberán velar por la repatriación de todos los marinos y, si fuere necesario, anticiparán los gastos de repatriación".

El art. 66 de la L. de Navegación, que detalla esta obligación del armador, entre nosotros, es menos amplia, en sus términos, que la Convención que venimos comentando.

En efecto, dice este art. que "si el desembarco **no ha sido motivado por delito**, todo hombre de la tripulación debe ser repatriado y su subsistencia y repatriación serán de cuenta de la nave... Los gastos de alimentación y repatriación serán de cargo del armador, si el buque ha naufragado o sufrido siniestro mayor..." Es decir, que en el solo caso de delito cometido por el hombre de mar, pueden excepcionarse a las personas obligadas a cumplir esta obligación.

IV.—En mayo-junio de 1929, la 12.a reunión, trató en segunda discusión, de la prevención de los accidentes del trabajo y de la protección de los obreros ocupados en la carga y descarga de navíos contra accidentes.

Fueron aprobados dos proyectos de convenio: indicación del peso en los grandes bultos transportados por barcos; y protección a los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques contra accidentes. Se aprobaron, además, 4 recomendaciones.

a) Entre nosotros, por decretos del año 1902, se fijó el peso máximo de los sacos de carguío; se dictó más tarde (1923), la ley N.º 3915 sobre la misma materia; y actualmente, rige el llamado C. del Trabajo, arts. 336 y sgts.

b) Respecto del segundo Convenio, también se ha legislado en Chile.

Así, después de ordenarse que "el patrón o empresario está obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de sus obreros y empleados" (art. 244), se agrega: "Los trabajos de carga y descarga, reparación y conservación de naves y demás faenas que se practiquen en los puertos, diques, desembarcaderos, muelles y espigones de atraque, y que se consulten en los Reglamentos de este título, se supervigilarán por la autoridad marítima" (art. 248).

V.—En octubre del mismo año, tuvo lugar la 13.a reunión, que se refirió exclusivamente a faenas marítimas.

Comprendía la orden del día de esta reunión: reglamentación de las horas de trabajo a bordo; protección de las gentes de mar en caso de enfermedad, comprendiendo el tratamiento de los heridos a bordo; mejoramiento de las condiciones de estada de los marinos en los puertos; e institución, para cada uno de los países marítimos, de un minimum de capacidad exigible de los capitanes, oficiales de navegación y oficiales mecánicos que desempeñen las funciones de oficiales de guardia a bordo de los navíos mercantes.

Estos puntos sólo se trataron en primera discusión; la segunda, debería decidir en definitiva sobre la materia.

VI.—En la orden del día de la 16.a reunión, celebrada

en Ginebra en abril de 1932, se encontraba en 4.º lugar, la revisión parcial de la convención concerniente a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de barcos, contra los accidentes. Esta materia había sido tratada en la reunión de 1929.

Para los efectos de esta Convención el término "operaciones" significa y comprende todo o parte del trabajo efectuado en tierra o a bordo, para la carga o descarga de todo buque afecto a la navegación marítima o interior, excepto los de guerra; y el término "trabajadores", comprende todas las personas ocupadas en estas operaciones.

CONCLUSIONES

A.—La navegación como factor económico considerado con respecto a la República de Chile

Ha sido y es un lugar común del lenguaje hablado y escrito el que Chile, por la extensión de su litoral está llamado a un gran porvenir marítimo.

En la segunda parte de esta Memoria, hemos dado a conocer el pensamiento de publicistas, economistas y marinos, sobre este particular.

Hay que decir, sin embargo, que no basta que un país tenga extenso litoral, para que él pueda convertirse en un gran país marítimo. Hay también que considerar la ubicación relativa de ese país en el mundo, o sea, el destino que pueda caberle, además de productor de materias y productos, como acarreador de la producción propia o la ajena.

Desde este punto de vista, puede encontrarse justificado el que se haya llamado a Chile "el último rincón del mundo".

Si bien es cierto que en otra época el pabellón chileno, según hemos dejado relatado en esta Memoria, llevó hasta países lejanos el nombre de este país y las manifestaciones de su actividad marítima, el progreso general de la navegación universal, y sin duda también, la pequeñez proporcional de nuestra potencia económica, ha debido reducir y constreñir la actividad nacional en el orden de la navegación de alta mar.

Cuando alguien escribió la frase "el mar es nuestro camino real", sin duda, quiso significar que estaba indicado el mar territorial, o poco más, como elemento facilitador de las comunicaciones, dentro de nuestro propio país; pero suponemos que sin soñar con que la marina mercante chilena pu-

diera rivalizar con las grandes marinas que ha creado y sigue fomentando el imperialismo de las grandes potencias.

Ese es, sin duda, el concepto racional sobre la navegación marítima chilena: convertir a ésta en un elemento de transporte y de comunicación interiores, barato y eficaz; en un elemento por supuesto, no sólo de beneficio para las empresas mismas que se interesaran o interesen por la explotación de esta actividad económica, sino también, de beneficio para la masa de la población, para lo que se puede llamar, extendiendo el concepto, "el consumidor".

Esa debió ser la finalidad de todas las leyes que se han ideado y dictado con la mira de "fomentar la marina mercante nacional"; así, se haya adoptado el sistema de primas a la construcción de naves, o a la explotación de determinado recorrido, de monopolio o privilegio de cabotaje; u otro medio cualquiera. Sin embargo, es evidente que siempre se aplicó (cosa muy explicable en su época), un criterio unilateral: no se tomó en debida cuenta el interés del **consumidor**, que es la masa total de la población; y, por otra parte, no se relacionó el pago de primas o subvenciones a los capitales comprometidos en las empresas protegidas, con una protección racional del trabajador que sirve en éstas.

B.—Apreciación crítica de nuestra legislación sobre el trabajador marítimo

Como hemos visto, la condición "social" del trabajador marítimo nacional fué contemplada más o menos bien para su época, por el Código de Comercio, Ley de Navegación y demás Reglamentos y Decretos posteriores, especialmente si se la considera con respecto al trabajador de tierra. El llamado Código del Trabajo de 1931, ha mejorado en algo esa condición; pero es posible indicar algunos puntos de reforma.

1.o) Además de las disposiciones referentes a los menores, actualmente vigentes y que conocimos en el texto de la Memoria, debería agregarse al art. 183 del C. c. f. L. 178 un inciso según el que "el certificado médico en que conste la aptitud del menor para dicho trabajo, en los casos que autoriza la ley, debe renovarse, a lo menos, anualmente".

Así, nuestra legislación se incorporaría una regla establecida en una de las Convenciones de la 3.a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.

2.o) Debería completarse el art. 192, de acuerdo con las reglas del C. de Comercio: no se vé por qué no pueda celebrarse un contrato de embarco sino por viaje redondo o por tiempo determinado.

Podría decir el inc. 1.º del art. citado: "El contrato de embarco podrá estipularse por viaje redondo, sólo por viaje de ida, por tiempo determinado o por tiempo indeterminado. Puede asimismo celebrarse al flete o a la parte en los beneficios eventuales".

3.o) Debería redactarse el art. 230 de acuerdo con las reglas generales de derecho, para que pueda tener aplicación. O sea, podría suprimirse la última parte, subsistiendo únicamente el privilegio de 2.ª clase, reconocido por el C. de Comercio.

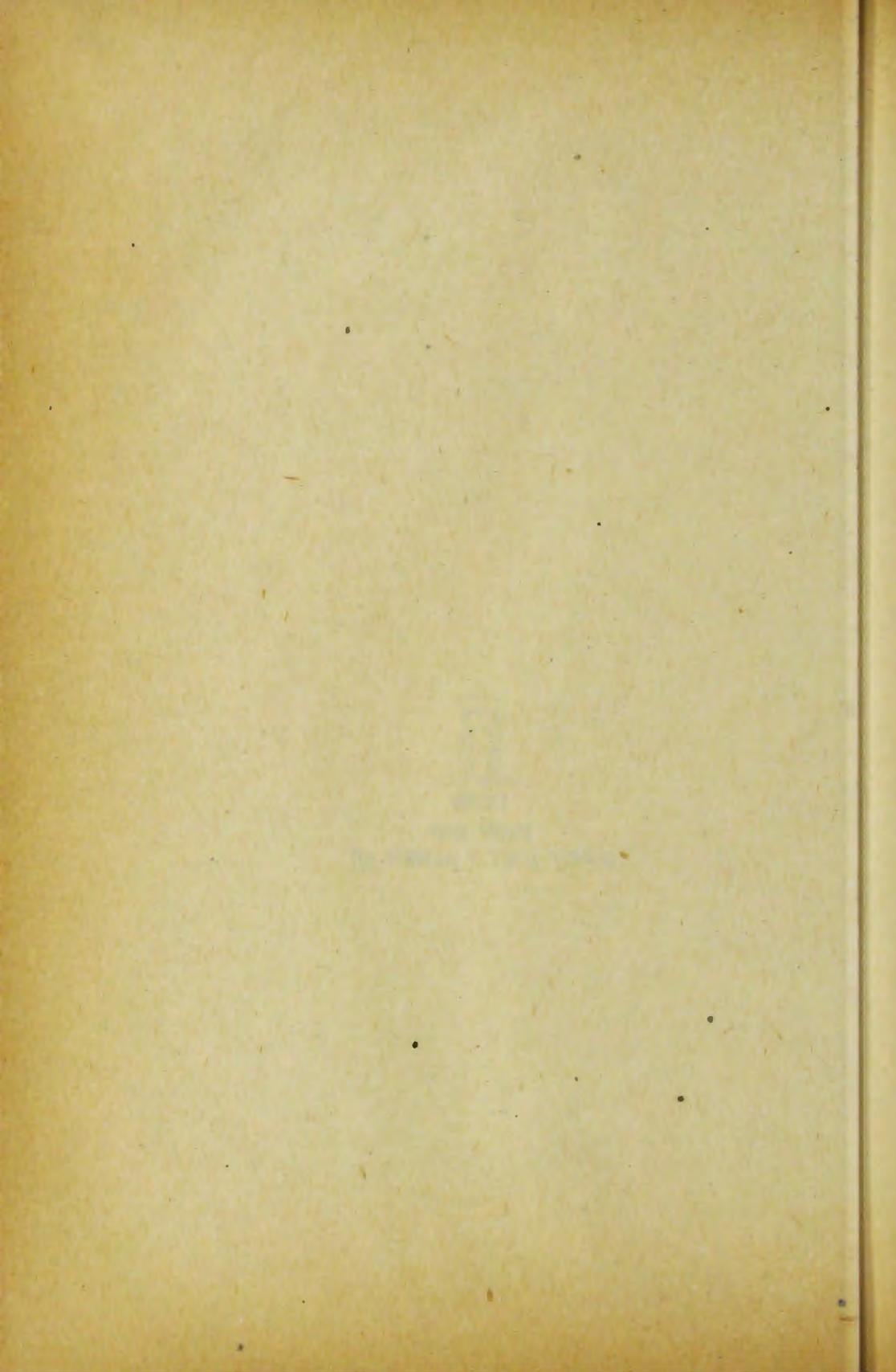
Art. 230: "La nave y los fletes estarán afectos privilegiadamente a la responsabilidad del pago de los salarios y sueldos devengados por la dotación".

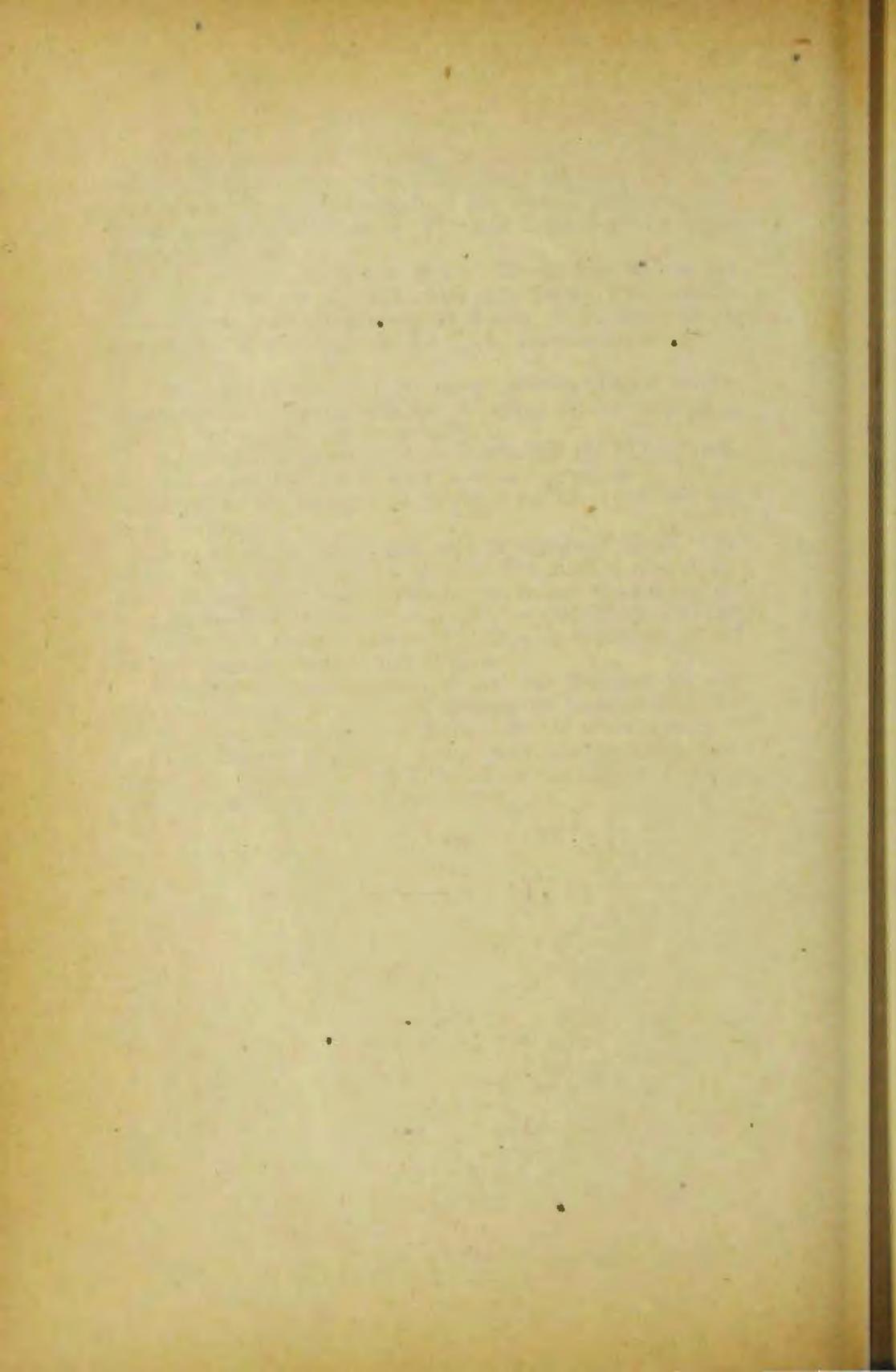
4.a) Debería aclararse el contenido del art. 232 en relación con el art. 948 del C. de Comercio, agregando un nuevo inciso: "Esto sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 948 del C. de Comercio".

5.o) El inciso nuevo que debería agregarse al art. 235, podría ser el siguiente: "La Caja de Previsión a que el enfermo se encuentre afecto, deberá reembolsar los gastos que haya hecho el armador por su cuenta, en caso de enfermedad de la dotación, siempre que en el puerto de desembarque, no hubiere servicio atendido por la Caja".

6.o) Debería establecerse que una vez firmados los respectivos contratos, o, al menos, después de comenzado el viaje, no pudieran los hombres de mar declararse en huelga. Y

7.o) Debería impedirse a los capitanes de naves mercantes, ser miembro de un Tribunal de Alzada del Trabajo, como representantes de los empleados.





Talleres S. Vicente. - Conferencia 635
Teléfono 81996
Santiago

