

v/4 pasta 7
Revista *Tom 5*

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

Director:

Luciano Carrouché

Administrador:

Miguel G. Di Cio

Secretario de Redacción:

Italo Luis Grassi

Redactores:

Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Agustín A. Forné

Jacobo Waisman - Dívico A. A. Fürnkorn

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CONTADURÍA

INVENTARIO DE 1927

Año III

Julio y Agosto de 1915

Núm. 25-26



775

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

2504

H. 22244

Evolución del armamento

Solicitado por la Dirección de esta revista para dar publicidad, desde sus páginas, a algún trabajo relacionado con la materia que dicto en la Facultad de Ciencias Económicas, he optado por el que encabeza estas líneas.

Declaro que no pretendo hacer obra original, sino una muy modesta síntesis de los estudios eruditísimos que muchos autores han hecho sobre el particular.

Un estudio retrospectivo y completo del armamento, a través de las edades, nos llevaría muy lejos, y no es trabajo que pueda encerrarse en las páginas que la amabilidad de esta revista pone a mi disposición, ni que esté al alcance de las fuerzas del autor.

En el siglo XIX la industria de los transportes marítimos sufrió una transformación radical; hasta ese entonces, como dice Colin, no se había producido la revolución que habría de operarse después. "Desde el día, dice este autor, en que un marino genial y desconocido descubrió el arte de hacer marchar una embarcación a vela en un sentido opuesto al viento hasta el final del siglo XVIII, el arte náutico ha podido hacer enormes progresos, pero no ha sufrido ninguna revolución... y si Vasco de Gama despertase de su sueño secular y fuese transportado a un navío del tiempo de la Restauración, su admiración sería grande ante el progreso del arte náutico, pero sus ojos no apercibirían nada que le fuese absolutamente incomprendible".

Pero esa revolución en el arte náutico, a que se refiere Colin, se opera y es enorme, en el transcurso del siglo XIX. Todo cambia durante él de una manera sorprendente; el navío, la explotación, la política comercial son totalmente diversos.

Si comparamos, como dice Rippert, el gran vapor moderno con el tipo de buque más perfeccionado de principios del siglo XIX, la comparación pasma; tan enormes son las diferencias en los medios de propulsión, de construcción, en las dimensiones y en la ligereza.

Lo que más contribuyó a este cambio fué la aplicación del vapor como medio de propulsión.

Como ocurre con todos los adelantos, transcurrió mucho tiempo antes de que el vapor suplantase a la vela. Desde 1805, época del ensayo de Fulton, hasta 1840, la historia de la navegación a vapor sólo registra simples ensayos.

Pero, a partir de ese entonces el vapor comienza a adaptarse, en la gran navegación, juntamente con la hélice recién descubierta. No obstante, se dudaba aun de sus resultados. Se lo reputaba muy costoso para los largos viajes y es por eso que muchos de los navíos usaban los dos medios de propulsión; máquinas y velas. En la actualidad, el triunfo del vapor es completo. La flota de veleros pierde importancia día a día, y si bien el número de ellos es aun grande, las unidades hermosas son muy contadas.

Agrégase a la introducción del vapor el empleo del hierro y del acero en las construcciones navales. El primer buque de hierro fué construído en 1820, pero el empleo de ese metal, recién se generaliza en la construcción de buques de guerra y mercantes, en 1860. La baja del acero permitió, posteriormente, la construcción de cascos de este metal que ofrece la ventaja, sobre aquél, de ser más liviano a igualdad de espesor.

Hoy los grandes buques, veleros o vapores, se construyen de hierro o acero, resultando más resistentes, menos pesados a igualdad de desplazamiento, y menos costosos en su conservación, que los de madera.

Pero, además la utilización del hierro, y, sobre todo, del acero permitió la construcción de grandes unidades, cuyas dimensiones hubieran parecido, en los comienzos del siglo XIX, una utopía. En esa época ningún navío tenía más de 60 ó 70 metros de largo, ni más de 1000 ó 2000 toneladas de desplazamiento. En la actualidad son muchos los que pasan de 250 metros de largo y desplazan arriba de 30.000 toneladas.

Es natural que cambios tan radicales en los medios de construcción, trajeron como consecuencia cambios, también fundamentales, en la forma de realizar la explotación de los buques.

Fácil es imaginar, como dice Rippert, lo que era antes la

explotación marítima. Navíos pequeños de madera de poco costo, equipaje reducido a una veintena de hombres, salarios sumamente bajos y, por último, gastos de expedición reducidos.

Como el navío era chico, era fácil que su carga se completase y hasta que esto no ocurría, el navío esperaba, mientras su dueño especulaba sobre mercaderías. Levaba anclas cuando el tiempo era favorable permaneciendo incierta la época de su arribo al puerto de destino. El pasajero que deseaba trasladarse a un puerto de ultramar tenía que pasar por todas estas molestias, y cuando al fin, el buque salía, debía alojarse en un rincón de él y hacer vida común con la gente del equipaje. Vendida la carga en el puerto de destino era preciso esperar un cargamento para el retorno, o bien, a falta de clientes, realizar la compra de artículos exóticos tentado una especulación feliz.

En la actualidad, buques colosales, pertenecientes a gigantescas compañías de cientos de millones de pesos de capital, vuelan, como dice Pipia, del Mediterráneo al Plata, saliendo a horas fijas, cualquiera que sea el estado del tiempo, y sin preocuparse del resultado comercial del viaje. Arriban al puerto de destino el día determinado, desembarcan su carga, toman otra en el minimum de tiempo posible y emprenden su viaje de retorno.

Gracias a sus colosales dimensiones transportan enormes cantidades de mercaderías y cientos de pasajeros en el menor tiempo, pues es necesario recomensar la tarea. El enorme costo de los actuales buques y la cantidad de carbón que devoran sus máquinas diariamente,—más de cuatrocientas toneladas—imponen ese trabajo incesante para aumentar la fuerza productora. Es, en suma, el régimen de la gran industria que reemplaza al de la pequeña. Producir mucho y rápidamente.

Es lógico que un cambio así, haya producido necesariamente la concentración del armamento en pocas manos.

El armador individual ha ido desapareciendo, impotente para competir con las grandes compañías que nacieron como consecuencia de esa gran industria. Nadie puede ser armador si no dispone de una fortuna colosal y por eso el rol del armador individual termina para dar paso a las grandes compañías anónimas.

WENCESLAO URDAPILLETA.

Continuará.