

# Revista

de

# Ciencias Económicas

---

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

---

Director:

**Luciano Carrouché**

---

Administrador:

**Miguel G. Di Cío**

Secretario de Redacción:

**Italo Luis Grassi**

Redactores:

**Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Agustín A. Forné  
Jacobó Waisman - Dívico A. A. Fürnkorn - Luis Marforio**

---

Año III

Noviembre de 1915

Núm. 29



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

## Evolución del armamento

---

### II

(VID. N.º 27, PAG. 180)

De esa idea de asociación, que es, como hemos visto, la que domina durante la Edad Media, va a surgir poco a poco, sin embargo, el futuro jefe de la expedición; el propietario del navío que accionará solo, que será el único responsable y que haciéndose representar por el capitán permanecerá en tierra, sin acompañar como antes al navío en sus viajes. Tendremos así al "senyor de la nau" de la "commande" al "patronus" de la "colonna" convertido en armador.

Desinteresado de los resultados comerciales de la expedición operará por cuenta de los cargadores que le pagarán el flete, asumiendo él la responsabilidad de la expedición, limitando aquella al navío y al flete.

A bordo estará representado por el capitán, que dirige el navío, realiza todos los actos jurídicos y compromete su responsabilidad contratando a su nombre.

La unión de armadores y cargadores se rompe y el primero se convierte en un simple transportador.

Subsisten sólo las relaciones entre los diversos interesados en la propiedad del navío, que si bien no ha adquirido proporciones muy vastas todavía es ya, no obstante, lo suficientemente caro como para hacer necesaria la asociación de varias personas para poder realizar su adquisición.

Los navíos se dividen en porciones que pertenecen a varios condóminos y los cuales reciben diferentes nombres.

El armador individual es raro; sin embargo, la historia conserva el recuerdo de algunos ricos comerciantes propietarios de navíos que en tiempos de paz los dedicaban al tráfico comercial y que en épocas de guerra los dedicaban al corso. Pero los ejemplos de estos armadores son, como hemos dicho, poco comunes; la propiedad de los navíos pertenece a la asociación de varios, y los juristas de entonces se preocuparon de dar a esta asociación una definición jurídica, encontrando que la más apropiada era la de copropiedad.

La ordenanza de 1861 estudió las reglas de esta copropiedad y engendró el artículo 220 del código francés, y una reglamentación análoga en la mayoría de los países que, como el nuestro, inspiraron su legislación en dicho código.

### III

En todas estas asociaciones que hemos pasado en revista, la característica predominante es la de ser asociaciones de personas y, sin embargo, las empresas marítimas que han sido el medio en el cual el comercio moderno ha tomado muchos de sus adelantos actuales, han sido también, al decir de Humboldt, el centro del perfeccionamiento de la asociación de capitales, nueva forma de la industria moderna.

Si bien el origen de las sociedades de capitales es muy discutido, atribuyéndolo Goldschmidt a la asociación de prestamistas de las ciudades italianas (*montes*, *maonæ*, *societas comperarum*), y otros — Lehmann, Endemann y Fréméry et Labaud. — a causas diversas, lo cierto es que, como dice Schmoller, en este concierto de orígenes una de las primeras plazas corresponde a las sociedades de armadores.

Es en los Países Bajos que se ofrecen los primeros ejemplos de grandes sociedades por acciones. El tipo más célebre fué la "Oost Indische Compagnie" (Compañía neerlandesa de las Indias orientales) creada por decreto de 20 de marzo de 1602. El preámbulo establece que mercaderes de Amsterdam, Zeelandia y de Holanda septentrional se han asociado para hacer el comercio con las Indias y que el decreto de creación tiene por fin colocar sus esfuerzos bajo la égida de una reglamentación común.

El objeto de la actividad de sus diferentes organismos eran las empresas marítimas, las aventuras náuticas.

Se trataba de una verdadera federación de asociaciones comerciales, de cámaras del comercio colonial, como Amster-

dam, Rotterdam y Hoornete, cada una de las cuales equipaba sus navíos y cargaba sus mercaderías, y una vez terminada la expedición rendía cuenta de los beneficios o de las pérdidas a sus miembros.

Como dice M. Sayans, eran sociedades de armadores y comerciantes a grados distintos de participación y que tenían numerosos puntos de contacto con las actuales sociedades por acciones. Los "principales armadores" (principale reeders) equivaldrían a los actuales directores y administradores; los "armadores empresarios" (reeders onderwinder) y los coasistentes (medestaanders) a los accionistas.

Su organización financiera era bastante imperfecta. No tenían fondo de reserva ni de previsión y al final de cada viaje, de cada armamento, se liquidaba la asociación momentánea de los copartícipes.

El ejemplo de los holandeses había originado en Londres la asociación de los "Merchant Adventurers" que en 1600 recibieron de la reina Isabel una carta de privilegios — personalidad jurídica y hasta política — para el comercio de las Indias.

En un principio los asociados se manejaban a su antojo, y daban a sus capitanes órdenes particulares. Los inconvenientes en este sistema se advirtieron bien pronto, y en 1612 la dirección decidió que el comercio se haría por un "joint stock", es decir, con un capital común y bajo la dirección de un único administrador. La primer subscripción de ese capital en 1612 alcanzó para tres viajes; en 1617 una nueva subscripción alcanzó también para otros tres viajes. En un principio se requería ser socio para poderse subscribir. Más tarde la subscripción se hizo pública, pero el capital que se podía subscribir no era fijo y no fué sino a fines del siglo XVII que apareció el capital fijo de 744.000 libras, dividido en unidades de 1.000, representando cada unidad un voto.

En Inglaterra como en Holanda no se conoció en los comienzos del siglo XVI el capital fijo en las sociedades de armamentos, ni el reparto en acciones iguales. Cada empresa está limitada a las necesidades inmediatas de la aventura náutica. Las contribuciones son variables, y una vez terminado el viaje la operación se liquida.

WENCESLAO URDAPILLETA.

(Continuará).