

## TÍTULO OCTAVO

### CAPÍTULO ÚNICO

#### DE LAS CUENTAS EN PARTICIPACIÓN

De las cuentas en participación en general.—De los contratos especiales conocidos con los nombres de mota, participación en madera y relaciones jurídicas á que dan lugar.

60.—Hemos visto que el antiguo Código de Comercio colocaba las cuentas en participación entre las Sociedades y la denominaba *accidental* (1), el vigente no las considera como Socie-

---

(1) También la calificaban de Sociedad los ilustres comentaristas del antiguo Código de Comercio, Sres. Gómez de La Serna y Reus y García (Código de Comercio arreglado á la reforma decretada en 6 de Diciembre de 1863, anotado y concordado, precedido de una Introducción histórico-comparada, seguido de las leyes y disposiciones posteriores á su publicación que lo reforman y completan, y de un Repertorio de la Legislación mercantil por los Directores de la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, D. Pedro Gómez de La Serna y D. José Reus y García; 7.<sup>a</sup> edición corregida y aumentada por D. José Reus y García; Madrid, 1878, pág. 162, nota), los cuales se expresaban en los términos siguientes: «una Sociedad así constituida se llama *accidental* ó de *cuentas en participación*, porque sólo tiene por objeto algunas operaciones determinadas, y por lo tanto, su existencia es momentánea, pasajera. A esta clase de Sociedad, continúan los nombrados comentaristas, se asimilan mucho las expediciones marítimas, cuando los tripulantes navegan á la parte. En muchos puertos de mar es muy frecuente la operación ó contrato llamado imposición de partes de moneda, que no es otra cosa que la cantidad de numerario que un comerciante pone en un buque para el fondo de aprovisionamiento del mismo y otros gastos, y que gana y opta á las mismas ganancias que cada individuo de la tripulación, yendo á la parte.



dad, y al efecto establece que podrán los comerciantes interesarse los unos en las operaciones de los otros, contribuyendo para ellas con la parte del capital que conviniesen, y haciéndose partícipes de sus resultados prósperos ó adversos en la proporción que determinen (1). Las cuentas en participación no están sujetas en su formación á ninguna solemnidad, pudiendo contraerse privadamente de palabra ó por escrito, y probándose su existencia por cualquiera de los medios reconocidos en derecho, conforme á lo dispuesto en el art. 51 del vigente Código de Comercio (2). En esta clase de negociaciones no se podrá adoptar una razón social común á todos los partícipes, ni usar de más crédito directo que el del comerciante que las hace y dirige en su nombre y bajo su responsabilidad individual (3). Los que contraten con el comerciante que lleve el nombre de la negociación, sólo tendrán acción contra él, y no contra los demás interesados, quienes tampoco la tendrán contra el tercero que contrató con el gestor, á no ser que éste les haga cesión formal de sus derechos (4). La liquidación se hará por el gestor, el cual, terminadas que sean las operaciones, rendirá cuenta justificada de sus resultados (5).

61.—Aunque son distintas las formas que toman estas instituciones, las principales y más conocidas son las que se refieren al tráfico marítimo, y de estas últimas nos ocuparemos

---

Este contrato, á pesar de ser muy común, no ha sido objeto del derecho escrito, ni del examen de los jurisconsultos, y sólo se rige por la costumbre, que suele variar en cada localidad en cantidad y condiciones. Cuando hay beneficios, la liquidación es muy sencilla, porque después de extraer el capital de partes de moneda, concluido el viaje ó viajes para que se propusieron, corresponde á cada parte de moneda la misma ganancia que á un marinero; pero cuando ha habido pérdidas por averías, naufragios, etc., entonces debe cuidadosamente investigarse cuál es la justa y legítima costumbre del respectivo puerto, á la cual quisieron sin duda ajustarse los contrayentes. Este contrato es distinto del que en alguna parte llaman de *mota*, porque esta es la parte de fondo que se pone para la expedición del buque, que comprende hasta la compra de géneros para el cargamento, y es ya una verdadera Sociedad accidental.

(1) Art. 239 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 240 del id.

(3) Art. 241 del id.

(4) Art. 242 del id.

(5) Art. 243 del id.

principalmente, comenzando por la *mota* y la madera (1). En el *Vocabulario mercantil del Tesoro del comercio* (2), no se usa la palabra *mota*, y se emplea la palabra acción que indistintamente se aplicaba en lo antiguo á la participación en la propiedad del buque como en la del fondo expedicional.

Mas tarde se generalizó la palabra *mota*. Labernia (3) la define así: *Quantitat de diner que entra en lo fondo particular destinat á la compra de géneros pera comerciar ó á la manutenció dels associats en cas de no trobar carragamen*. En castellano, *mota*, según varios Diccionarios consultados, significa: *Cantidad de dinero que entrega un marinero al embarcarse en un buque mercante que navega á la parte* (4).

La costumbre de navegar á la parte y de interesarse en las expediciones marítimas, es antiquísima en nuestra patria; pero en la forma especial que luego se describirá, sólo data de los primeros años de este siglo. Antes no era ni más ni menos que como la regulan y describen el Código de las costumbres de Tortosa y el libro del Consulado del Mar.

He aquí la costumbre tal como se practica en la costa de Cataluña y tal como la experiencia me la ha enseñado; he aquí las relaciones jurídicas que nacían de los contratos llamados de *mota* y de madera, y de cuya influencia social más adelante hablaremos.

### La mota y la participación en madera.

62.—El contrato marítimo conocido en la costa de Levante desde Barcelona á Francia con el nombre de *mota*, es un con-

---

(1) Véase *Costumbres marítimas de la costa de Cataluña*.—Ensayo sobre los contratos conocidos con el nombre de *mota*, participación en madera y relaciones jurídicas á que dan lugar, por D. Pedro Estasén y Corlada; Barcelona 1880, folleto de 38 páginas.

(2) Publicado bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña en el año 1837. Véase el tomo 2.º de dicho *vocabulario*. En él se define la palabra acción: «Aquella parte de interés que tiene una persona en el valor de un buque».

(3) *Diccionari de la lengua catalana*, de Pedro Labernia, 1865. Artículo *Mota*.

(4) Entre otros, el novísimo *Diccionario de la lengua castellana*, publicado en presencia del de D. Pedro Labernia. (Nada dicen sobre dicha palabra *mota*, el de la Academia de la Lengua y otros).



trato por el cual un Capitán de buque mercante toma una cantidad á cuenta de expedición marítima, expidiendo en garantía un recibo llamado de mota firmado por el Capitán, del cual nacen los derechos de que más adelante hablaremos. Con estas cantidades que el Capitán de un buque toma á cuenta y riesgo de expedición, se constituye un fondo llamado vulgarmente expedicional, cuyo administrador es el Capitán, y por lo tanto el único responsable de él, con el que habilita el buque y compra mercancías que, transportadas en esta nave que ha de designar por su nombre y matrícula el citado recibo de mota á otros puntos de España ó del extranjero, han de ser vendidas ó cambiadas por dicho Capitán, liquidando el viaje y rindiendo cuenta de los negocios realizados durante el mismo á su regreso, que ha de ser precisamente el punto de partida ó puerto de salida. Se entiende, pues, que la expedición marítima se liquida al terminar el viaje redondo; y la manera de liquidarse es devolver á cada motista el capital que aportó con aumento de los beneficios ó deducción de las pérdidas que hayan resultado del viaje, ó solamente devolviendo las ganancias y pérdidas, reteniéndose el capital para sucesivas expediciones si el motista lo consiente.

Es costumbre que cada mota represente el valor de 300 pesos fuertes, ó sean 1.500 pesetas, y se designa con el nombre de media mota la participación por un capital de 150 duros, ó sean 750 pesetas. De esta manera, hasta las más pequeñas fortunas pueden interesar en el comercio marítimo, y con el concurso de muchos formaron grandes capitales, con los que se acometían las más atrevidas empresas. Como no hay verdadero préstamo, no hay interés, siguiendo el capital prestado la suerte favorable ó adversa de los negocios que realice el Capitán con el buque.

Este contrato de participación no suele tener otro comprobante que el simple recibo de mota firmado por el Capitán.

El motista (con esta palabra suele designarse al que interesa en una expedición marítima), á manera de socio comanditario, no puede perder más que el capital que al Jefe de la expedición prestó, ni tiene responsabilidad personal alguna; de manera que aun cuando se perdiese todo el capital por

nafragios, quiebras de casas consignatarias, etc., y los gastos de salvamento importaran mucho más del valor de lo salvado, nadie tendría derecho á reclamar un céntimo de los motistas ó socios capitalistas de la expedición.

Veamos los derechos que nacen del recibo de mota.

El motista tiene derecho á que, terminado el viaje por haber llegado la nave á puerto, el Capitán le ponga de manifiesto: 1.º, la liquidación de todas las operaciones mercantiles que ha llevado á cabo, con sus cuentas y comprobantes; 2.º, á que el Capitán le reintegre del capital que le prestó con aumento de los beneficios y deducción de las pérdidas que de la liquidación final y aprobada resulten; 3.º, á que procure la seguridad de su préstamo; 4.º, á que el Capitán le entregue los debidos justificantes legales y documentados de la pérdida ó inutilización de la nave y cargamento, para poder reclamar el importe de la cantidad prestada de la Compañía aseguradora, con obligación de devolverlos después al Capitán; 5.º, á exigir responsabilidad al Capitán que distrajere el todo ó parte del fondo expedicional del uso á que se le destina, sea por el concepto que quiera, salvo los casos de avería probada ó de fuerza mayor; 6.º, á que el Capitán manifieste, en el momento que se firma el recibo de mota, el punto ó puntos para los cuales piensa emprender el viaje.

Por su parte, el Capitán, con respecto al motista, tiene derecho: 1.º, á disponer del fondo expedicional de la manera más beneficiosa á los intereses de la expedición, comprando, vendiendo, cambiando, dando el todo ó parte de él con garantía ó especial hipoteca de la carga recibida á bordo de su buque, sin que nadie pueda intervenir en sus actos durante todo el viaje de ida y vuelta; 2.º, á invertir parte del fondo expedicional en el aprovisionamiento y recomposición del buque, sólo durante el viaje, aunque en calidad de préstamo y con obligación de devolución, considerando el capital de este modo invertido como correspondiente á un crédito privilegiado, que se hará efectivo al liquidar definitivamente el viaje, sin abono de interés alguno, pero siempre entrando esta cantidad, distraída de su destino propio, á sufrir la alteración por pérdida ó beneficio común, á todo el restante fondo expedicional; 3.º,



á devolver el interés correspondiente á cada motista al finalizar el viaje, según liquidación.

En cambio, el motista tiene el deber: 1.º, de examinar, aprobar ó impugnar las cuentas que al terminar cada viaje le presente el Capitán, verificando este examen y manifestando su opinión en el plazo más corto posible; 2.º, al darle el Capitán cuenta del resultado del viaje, debe manifestarle categóricamente si quiere continuar interesando en el viaje subsiguiente y por qué cantidad; 3.º, cuando el Capitán devuelve su interés al motista, previa liquidación, éste tiene obligación de recibirlo sin excusa ni efugio alguno; 4.º, debe abstenerse de toda intervención en las operaciones que el Capitán haga en el fondo expedicional hasta que haya terminado el viaje.

Es costumbre considerar que el motista consiente en continuar su interés en el fondo expedicional cuando al terminar el viaje no pone en conocimiento del Capitán su deseo de retirar el capital. El Capitán por sí y ante sí, cuando no comparecen los motistas, añade ó quita de cada mota la ganancia ó pérdida correspondiente, y en esta forma se hace cargo del nuevo capital para las sucesivas expediciones.

Es costumbre que el Capitán, navegando con fondo expedicional, gane en concepto de Capitán una parte franca de madera de 750 duros, y el interés de una mota también franca. Esto se entiende en caso de haber beneficios, pues en el contrario, nada gana en concepto de tal Capitán; pero si éste es piloto, gana además, en concepto de sueldo de su cargo y en el de encargado de la de mota, de 30 á 50 pesos mensuales.

#### Deberes del Capitán.

1.º Llevar siempre á bordo el fondo expedicional en efectivo ó en mercancías. 2.º No depositar dicho fondo en casa de comercio ó Banco, cuya solvencia inspire el menor recelo. 3.º Continuar en una lista, denominada del fondo, los nombres, apellidos y domicilios de cada motista, con la cantidad que cada cual interesa, la que firmada y fechada en el puerto donde empieza la expedición, debe continuarse en los libros de contabilidad de la nave y del Capitán, entregándose una copia á

la casa consignataria. 4.º Dar puntual cuenta y razón á cada motista de todas las operaciones efectuadas durante el viaje, con los comprobantes. 5.º Interrogar al motista si quiere interesarse en otras expediciones. 6.º Devolver el capital de mota con los correspondientes aumentos ó pérdidas. 7.º Dar á cada motista en particular, satisfacción de la causa que le impida liquidar y obrar de acuerdo para orillar las dificultades que surjan. 8.º En caso de avería y pérdida total ó parcial, debe prestar al motista los justificantes para reclamar de la Compañía el importe de los seguros. 9.º Abstenerse de distraer cantidad alguna del fondo para dedicarlas á negocio que no redunde en beneficio de la expedición, excepto el caso de reparación ó aprovisionamiento durante el viaje. 10. Defender los intereses de los motistas evitando todo litigio, procurando transacción ó arbitraje.

#### La madera y la mota.

64.—La nave que navega con fondo expedicional suele por abstracción considerarse dividida, junto con todos los intereses que representa, en dos entidades, á saber; primera, el buque propiamente dicho ó sea por otro nombre la *madera* ó casco, arboladura, járcia, velámen, amarras, maniobra, respeto, embarcaciones menores, maquinaria, instrumentos y objetos destinados al servicio de la bodega, cámaras, cocina, etc., y segunda, el fondo expedicional. Los gastos de entretenimiento, reparaciones y demás en puerto, que son propiamente gastos de la nave ó madera, corren á cargo del propietario ó dueños de la misma. En cambio los motistas no tienen que atender á gasto alguno especial de esta clase. Por esta causa sin duda, era costumbre asignar á la madera tres quintas partes de los beneficios líquidos repartibles y resultantes de todas las operaciones hechas durante el viaje, y solamente las dos quintas partes restantes eran el premio del capital empleado á cuenta de mota. Cuando no hay ganancias y sí pérdidas, el buque, ó sea la madera, nada gana, pero en cambio no contribuye á las pérdidas, las que soporta totalmente el fondo expedicional, ó sea la mota. El reparto de estos beneficios se efectúa dividiendo el valor to-



tal del buque en partes imaginarias de participación en la madera, de 750 pesos fuertes, ó sean 3.750 pesetas cada una, y en otras análogas el fondo expedicional, sumando el total de unas y otras. Cuando se adquiere nuevamente un buque de algunos años de vida ó de uso, se valoran las partes, como si fuese de nueva construcción, á razón de 3.750 pesetas cada parte, y se asigna á cada una de las que componen el fondo expedicional igual valor; y la razón estriba en que estas partes lo son de un fondo en metálico, son partes de moneda, y por ser de moneda, siempre valen igual, toda vez que su valor no sufre alteración y cada parte de madera y de mota percibe idéntica cuota de beneficios, porque el buque, así sea nuevo como viejo, hace igualmente los viajes y presta á la expedición marítima el servicio en condiciones iguales con respecto á la mota. En algunos buques suelen estipularse partes francas en favor de la madera, lo que se verifica añadiendo dos, tres ó más partes que entran en las liquidaciones con derecho á los beneficios, aun cuando, en realidad nadie las haya impuesto, para atender con ellas al entretenimiento del buque, sin que se rindan cuentas de este fondo especial en tales casos.

Cuando de la expedición han resultado beneficios en favor del buque ó sea la madera y no se reparten entre los copropietarios, quedan éstos en común interesados en el fondo expedicional y siguen la suerte de los demás motistas.

A pesar de esta especie de solidaridad que existe entre la mota y el buque, son tan independientes una parte de otra, que se han perdido buques totalmente por naufragio, varamiento etc., y por haberse salvado el cargamento casi sin gasto alguno, los motistas han realizado un pingüe beneficio, mientras los copropietarios de la nave han perdido por completo su capital, en cuyo caso, como el buque no existía ya en el instante de salvar el cargamento, no puede percibir parte alguna de los beneficios. Por el contrario, un buque empieza una expedición con un fondo ó mota; en el viaje pierde el 50 por 100 y el otro 50 por 100 se lo arrebató la inopinada quiebra de la casa consignataria en que se hallaban accidentalmente depositados sus fondos; en este caso, los motistas pierden todo su capital, y si el buque, reducido á sus propias fuerzas, encuentra fletes

crecidos, los copropietarios del buque, no sólo nada pierden, si que, por el contrario, se repartirán fuertes beneficios producto de los fletes que ganó el buque por sí y ante sí, en los que ninguna parte tendrán los motistas; sin embargo, hay casos en que reconquistado el fondo ha sido repartido á los motistas, no ganando nada ni fondo ni buque.

El consignatario ó la casa armadora á cuyo nombre va consignada la expedición, reconoce el derecho de los motistas en una relación de los nombres de éstos, su vecindad y capital que cada uno represente, la que firmada, entrega al Capitán á cambio de otra igual que recibe de éste; por cuyo motivo el consignatario tiene el deber de intervenir en las liquidaciones de cada buque, fiscalizarlas y procurar que su resultado sea una verdad.

En defecto del Capitán, el consignatario tiene en cierto modo y en algunos casos, el deber de cumplir á los motistas el compromiso contraído por aquél, de darles cuenta y devolverles el capital con el aumento ó disminución que la liquidación arroje.

Si además de los motistas que constan en la relación cambiada entre Capitán y consignario, aparecieran otros recibos de mota, el consignatario está libre de toda responsabilidad para con estos últimos, si el Capitán no hiciera figurar en el fondo expedicional otro capital que el resultante de la lista de motistas firmada y cambiada con el consignatario. Pero si el Capitán aportaba á la expedición una parte dada de fondo, y resulta después que el Capitán tenía firmados recibos de mota por valor de aquella parte, como el consignatario sabe la existencia del interés que el Capitán tenía en el fondo, porque sobre él cobró su comisión y lucró con él, si éste se halla en poder del consignatario, éste y los suyos son responsables para con los motistas hasta el total del interés representado por el Capitán, alterado según el resultado de la liquidación. El motista debe recibir del consignatario ó del Capitán el capital ó mota, con la alteración que le haga sufrir el resultado de la liquidación última y aprobada.

Hay casos en que el fondo expedicional sufre aumentos eventuales. Consisten éstos en la participación que una casa ó



particular toma á su cargo en un cargamento para completar el del buque durante una ó más travesías, y confía su realización al Capitán á cuenta de mota.

En este caso, el Capitán debe hacer la liquidación del viaje hasta la víspera del día que empieza el nuevo interés á correr el albur de la expedición aumentada, abonando al fondo expedicional originario los beneficios ó pérdidas experimentadas hasta aquella fecha, debiendo hacer otra liquidación.

El día que se liquide la expedición que aumentó para devolver dicho aumento con la modificación de la liquidación á su prestador, ó entregar el liquido producido del exceso del fondo expedicional á la persona encargada de recibirlo, desde esta fecha vuelve á continuar la expedición con el mismo fondo que empezó. De manera que se considera fondo expedicional el primitivo á mota, después éste y el aumento, siguiendo todo la misma suerte en la travesía ó travesías que se hubieren acordado de antemano; y por último, liquidado y devuelto el aumento accidental, vuelve á quedar la mota reducida al primitivo fondo expedicional, que se reparte al finalizar al viaje, según liquidación.

Puede el fondo de mota sufrir también disminución eventual en una ó más travesías; por ejemplo: llegado al Río de la Plata se le ofrece al buque un viaje al Brasil, parte á flete, y el resto de cuenta expedicional que le absorve los fondos, llega á Pernambuco, descarga y encomienda la realización de la factura expedicional y cobro de fletes al consignatario por haber aceptado un flete por entero para otro punto del Brasil, realiza esta travesía, y por ofrecer beneficio el cambio, cobra este último flete y lo invierte en giros sobre Buenos Aires, á donde más tarde piensa ir á cargar carne para la isla de Cuba; pero le avisan que el algodón está á precio muy bajo en Ceará, y es negocio comprar para conducirlo á España; entonces compra cuanto algodón se presente á la venta en Ceará, y viendo que se dilata mucho su estancia en este punto, admite lo que le falta á flete, gira el importe de lo comprado á cargo de su consignatario de Pernambuco, ordenándole que le remita á Barcelona letras sobre Londres por valor del saldo á su favor de su cuenta corriente, da análoga orden al que recibió el importe

del flete en Buenos Aires, y con el nuevo cargamento de algodón se hace á la vela para España. Llegado á Barcelona vende su algodón, cobra el flete de la parte que á flete conducía, y á pesar de haber permanecido inactiva una parte del fondo expedicional que quedó en poder de sus consignatarios en Pernambuco y Buenos Aires, tan luego como recibe las letras sobre Londres de los saldos que obraban en poder de éstos, verifica su liquidación, repartiendo los beneficios ó pérdidas como si hubiera concurrido en todas las operaciones del viaje el fondo expedicional todo.

65.—En cuanto á la naturaleza jurídica de las instituciones de que venimos ocupándonos, debemos observar que los actos que le dan carácter debían regularse por la *costumbre* y por los artículos 354 al 358 del antiguo Código de Comercio. En caso de que no conste escrita la parte de costumbre que deba aplicarse ó que el nuevo caso exija, é ignoren los marinos más antiguos lo que deba practicarse por analogía, creo que deberá estarse á lo dispuesto en el libro del Consulado del Mar, y en su defecto, en el Código de las costumbres de Tortosa, tal como están expuestas en las obras de Campmany y D. Bienvenido Oliver. Allí se explica cómo se regulaban en lo antiguo y en Barcelona las relaciones de los accionistas ó *personers* con el patrón de la nave, los derechos y obligaciones de unos y otros, de la cuenta que debe dar el patrón á los accionistas en cada viaje y manera de rendirlas, etc., como también en el libro del citado D. Bienvenido Oliver, *Historia del derecho en Cataluña, Mallorca y Valencia* (1), tomo 3.º, Código de las costumbres de Tortosa, se demuestra que esta compilación de leyes es más antigua que la anterior, y por lo tanto, debemos posponerla en el orden de las fuentes de derecho cuando de su aplicación se trate. Encontraremos también los derechos de los accionistas de un buque, los deberes del gerente de la expedición marítima y el carácter de estos accionistas, las obligaciones de rendir cuentas terminado el viaje, y otras indicaciones preciosas en la práctica, en caso de duda y deficiencia de las costumbres anteriormente calendadas. En algunos casos pudiera

(1) Publicado en 1879; tres tomos.



aparecer de suma utilidad el recuerdo de las costumbres marítimas de Mallorca, tampoco escritas, que yo sepa, entre los navegantes de cuya isla tiene la participación el carácter de préstamo á la gruesa, aunque no con los excesivos intereses que suelen acompañarle. Es costumbre marítima mallorquina procurarse los fondos necesarios para la construcción y habilitación del buque, tomando el Capitán, con interés y á préstamo, las cantidades que necesita, expidiendo recibos privados en que consta el capital y los intereses, que varían según la mayor ó menor garantía que el Capitán ofrece, según el valor del buque, y también según la expedición que se trate de emprender. Conviene, antes de terminar las consideraciones jurídicas, decir algo de la relación entre la costumbre no escrita y el derecho escrito.

A muchas cuestiones da lugar el texto del art. 583 del antiguo Código de Comercio, con relación á nuestras costumbres marítimas. Con arreglo á la disposición terminante de éste y del 584, un extranjero no puede en manera alguna tener á su favor firmado un recibo de madera, que es lo mismo que tener interés en el casco de un buque, porque en virtud de dicho documento hay derecho á que se liquide el valor en la proporción en que se participa, y también á que se otorgue escritura pública á favor del que la tenga privada, cuando éste lo solicite, invocando el art. 586 del Código; y por no poderse cumplir el acto consiguiente, claro es que existe imposibilidad material de realizar el primero ó causal. Muy otra cosa debe parecer cuando se trata de un recibo de mota, puesto que nuestras leyes no prohíben al extranjero la participación y el interés en las expediciones.

Es costumbre, para cumplir con lo que dispone la última parte del art. 583 del antiguo Código, que una casa consignataria figure al frente de las expediciones, aun cuando el verdadero naviero y gerente de aquéllas sea el Capitán. Esto no quiere decir que los interesados y motistas tengan su acción contra dicha casa, que á los ojos de la ley y del público aparece responsable. Lejos de ser así, como firma los documentos el Capitán, la acción debe entablarse contra éste, con arreglo á lo que dispone el art. 686 del antiguo Código de Comercio.

A pesar de que bien puede decirse que la costumbre ha muerto, sin embargo, he creído útil redactar sus principios, sus bases, sus relaciones; porque al liquidarse las expediciones surgen litigios, se impugnan cuentas, se piden muchos comprobantes, lo que no sucedía en épocas en que las expediciones rendían ganancias pingües, y va cesando aquélla armonía de navieros, Capitanes y motistas; porque siempre surgieron disputas y controversias cuando fueron menguando los buenos negocios. Pueden, pues, invocar dichas costumbres los Abogados y los Tribunales porque son una variante de las antiguas catalanas, y no están en oposición con el Código de Comercio ni contravienen usatje alguno, ley, capítulo, auto de corte, privilegio, uso, práctica y costumbre antigua, como dice la ley 13, tít. 17, libro 1.º, vol. 1.º de las Constituciones de Cataluña. Tiene, pues, todos los caracteres de una costumbre obligatoria, tal como en derecho se entiende esta palabra (1).

(1) Modelo de un recibo de participación en la propiedad de un buque (casco, arreos y aparejos), vulgarmente denominado recibo de madera, según costumbre de Barcelona y demás pueblos de la costa de Levante.

Yo..., N... de la matrícula de..., Capitán del buque... nombrado... de porte de... toneladas y de la matrícula de... Declaro haber recibido de D..., vecino de..., la cantidad de..., importe de (una parte de propiedad ó tantas partes ó tales fracciones de parte) (a), de interés que tiene dicho señor en el expresado buque, de las... partes en que se ha dividido su valor, ganando por... y el exceso queda á favor de todos los interesados (b), cuyas... partes constan de mi propiedad (c), según escritura pública, obligándome á darle puntual cuenta y razón en cada viaje del beneficio ó pérdida que resultare, sometiéndome para su cumplimiento al Juzgado de (tal punto), y para que conste doy el presente en... á... de... de...

(Firma del Capitán.)

Modelo de un recibo expedido á favor de un interesado en el fondo expedicional del buque.

RECIBO DE MOTA

Yo..., vecino..., declaro haber recibido de... la cantidad de..., que me en-

(a) Los buques de algún valor y cabida se consideran divididos en Cataluña en partes de 750 pesos fuertes cada una.

(b) Dicese en el recibo que estas partes excedentes quedan á favor de todos los interesados; pero debe entenderse que se las reserva el Capitán para aplicarlas á los gastos de entretenimiento del buque.

(c) Esto hace referencia al número de partes que interesa el Capitán y otras personas en el buque, y cuya parte de propiedad consta en escritura pública, pues claro es que el Capitán no podrá expedir recibos privados por más valor del que conste en dicha escritura á su favor.