

- á DIVIDENDO DE BENEFICIOS Á CÉDULAS DE FUNDACIÓN: lo que les corresponda del 50 por 100 señalado en los Estatutos.
- á DIVIDENDO DE BENEFICIOS Á CÉDULAS DE COOPERACIÓN: lo que les corresponda del 50 por 100 señalado en los Estatutos.
- á DIVIDENDO DE BENEFICIOS Á ASEGURADOS: lo que les corresponda del 50 por 100 señalado en los Estatutos.
- á REMANENTE DE BENEFICIOS NO REPARTIBLES DEL BALANCE DE LA FECHA: el sobrante que no se reparte y que se añadirá á los beneficios del próximo Balance general ó se aplicará á premios y amortizaciones.

Presentado el Balance á la Junta general, aprobado por ésta y acordado el pago de los beneficios en la forma de distribución que vemos en el artículo ó asiento que acabamos de examinar, casi todas sus cuentas acreedoras se irán saldando por la de *Caja*, pues sucesivamente se les cargarán los pagos que en su totalidad ó á cuenta efectúe la Compañía de las partidas que se les abonaron. Exceptúanse las tituladas *Fondo de reserva* y *Remanente de beneficios no repartibles del Balance de tal fecha*, únicas que quedarán en pie hasta fin de nuevo año ó de ejercicio.



SOBRE COMERCIO MARÍTIMO

HABILITACIÓN DE UN VAPOR TRASATLÁNTICO

Los transportes marítimos de día en día adquieren mayor desarrollo é importancia, y á ellos es debido el prodigioso impulso que ha tomado la navegación á vapor durante la segunda mitad del siglo que termina, y la constitución en todas las naciones de poderosas Compañías dedicadas exclusivamente á aquel ramo de comercio, con buques de mucho desplazamiento y rápido andar. Nuestros abuelos ni aun en sueños pudieron vislumbrar el empleo de los actuales colosos trasatlánticos.

Dada, pues, la altísima importancia de esas grandes Compañías de navegación y los cuantiosos capitales en ellas invertidos, desde el comienzo de esta obra pusimos especial empeño en presentar copia auténtica de la cuenta de habilitación de un vapor trasatlántico y de la liquidación de un viaje redondo. Mas no atinamos en que viviendo en un país en que todo es difícil para el bien, y en una época en que no imperan sino el egoísmo más refinado y la codicia sin tasa ni medida, había de sernos difícilísimo alcanzar se nos facilitaran los datos y noticias que necesitáramos para nuestra labor, como así ha sucedido. A pesar de que la publicación de tales datos y noticias no podía perjudicar ni comprometer á nadie, y menos aún á la casa que nos pusiera de manifiesto la completa liquidación documentada de un viaje redondo emprendido en años anteriores por uno cualquiera de sus buques, vimos desde luego que varias se mostraron reacias y negáronse á complacernos, por lo que hubimos de renunciar á nuestro noble empeño; noble, sí, porque iba encaminado á enseñar prácticamente á nuestros lectores la manera cómo se lleva la contabilidad marítima de navegación á vapor en nuestros días.

Fuera para nosotros fácil aunque ímproba tarea, el sortear la dificultad supliendo los datos que queríamos tomar de la realidad con cuentas y facturas simuladas; mas tantas debieran ser éstas que resultaran incompletas ó deficientes, aun prescindiendo del escollo con que indubitablemente habíamos de tropezar, de salirnos inverosímiles

las cantidades que estampáramos, y de que no guardaran relación ni proporción entre sí muchas de las que deben guardarla. Negocio de gran detalle es el de la habilitación de uno de esos vapores, para que nos aventuráramos á darlo á conocer con datos puramente imaginativos.

En forma, pues, más modesta y reducida, con detalles en globo y sin poner cantidades, intentaremos dar á conocer al lector los asientos que requiere en los libros de contabilidad de una casa naviera la habilitación de un vapor trasatlántico.

No vaya á creer el lector que la contabilidad de que hablamos sea complicada y difícil; nada de eso. Tiene, sí, mucho detalle y supone varios libros auxiliares; pero en el Diario y en el Mayor—que son los que nos importan—es por demás sencillísima; como que le bastan á cada vapor tres cuentas impersonales, la del buque considerado como si fuera un inmueble, la de su habilitación, y luego la de los resultados en ganancia ó en pérdida de los viajes que rinde.

Al adquirir un buque, se le abre cuenta como la abrimos al inmueble comprado. La cuenta del buque se carga con el coste de su adquisición y queda así hasta fin de año ó de ejercicio, al practicar el Balance general de situación, en cuyo día se le abona el tanto por ciento que se tenga señalado para la amortización gradual de su coste. Sólo en el caso de aumento notable en el coste del buque, después de comprado, puede ocurrir el cargar en él su cuenta. Tal sucede, por ejemplo, en una reparación de importancia como un cambio de calderas, la reforma de su cámara ú otra análoga. Fuera de estos pocos casos, repetimos, la cuenta del buque no tendrá en su Debe más que su coste primitivo ó el que tuvo en el anterior Balance.

La segunda cuenta llamada de *Habilitación* es de carácter transitorio y dura lo que cada viaje completo. Se le cargan todos los desembolsos que motive el habilitar para viaje el vapor, y se le abonan todos los ingresos que proporcione. Al rendir el vapor el viaje, el saldo de esta cuenta representa el beneficio ó la pérdida habidos, cuyo saldo se traslada á otra titulada *Beneficios ó pérdidas del vapor Tal*, que á su vez se salda por la general de *Daños y Lucros*. Como terminada cada expedición del vapor y regresado éste al punto de salida ha de quedar liquidado el viaje y saldada la cuenta de *Habilitación*, de ahí el que para mayor claridad se le abran al buque tantas cuentas de *Habilitación* cuantos sean los viajes que emprenda, denominándose *Habilitación del vapor Tal, Viaje núm. 1; Habilitación del vapor Tal, Viaje núm. 2; Habilitación del vapor Tal, Viaje núm. 3*, etc. Por manera, que las operaciones de habilitación del buque en el segundo viaje, son en absoluto independientes de las del anterior, por estar éstas liquidadas y saldadas.

La tercera de las tres cuentas impersonales citadas, ó sea la titulada *Beneficios ó pérdidas del vapor Tal*, también es transitoria y sirve para que sepamos en cualquier momento los resultados prósperos ó adversos de cada vapor en todos los viajes que lleve rendidos.

Véase cuán sencillo es el mecanismo de cuenta y razón de esas poderosas entidades mercantiles navieras. En ellas el jefe de contabilidad se guía, al practicar las liquidaciones

de cada viaje rendido por los vapores, por lo que arrojan sus respectivas cuentas de *Habilitación*; teniendo, sí, muchísimo cuidado en que los asientos de cargo y data estén todos pasados y que en ellos no haya habido olvido ni omisión alguna. Algunas Compañías tienen hasta impresas tales liquidaciones, y así, quien las practica sólo ha de llenar los huecos y las partidas que están en blanco.

Esto expuesto y dentro de la limitadísima esfera de acción en que nos es posible movernos, veremos de trazar siquiera el *croquis* de los asientos de habilitación de un trasatlántico, á fin de que mejor pueda el lector comprendernos.

Supongamos que compramos un vapor llamado *Covadonga*. El asiento de entrada de dicho buque dirá en el Diario:

» » VAPOR «COVADONGA» á VARIOS:
Detalle de las escrituras, forma del pago y demás, con abono á las cuentas correspondientes.

Esta cuenta no tendrá ya movimiento alguno hasta el día del Balance general, en que se le abonará el tanto por ciento que por amortización se le señale, como se hace con la maquinaria de una fábrica.

El vapor se prepara para emprender un viaje á Buenos Aires. Abriremos al vapor su cuenta de *Habilitación, Viaje núm. 1*, á la que cargaremos todo lo que se pague por este concepto, abonándole cuanto se cobre por fletes y pasajes. Por manera que la habilitación del vapor dará lugar á los asientos ó artículos de cargo y abono que verá el lector, cuyas contrapartidas serán por lo regular la cuenta de *Caja*. Decimos por lo regular, porque pudiera darse el caso de que se comprara algo para el buque (provisiones, por ejemplo) á un plazo más ó menos largo, y entonces dicho se está que la contrapartida de los efectos comprados no sería la cuenta de *Caja*, sino la personal del vendedor.

Los asientos á que nos hemos referido son los que siguen á continuación.

El de los gastos dirá así:

| | | |
|-----|--|-----|
| » » | HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1 á CAJA: | |
| | Pagado por _____ toneladas carbón según factura núm. 1. | » » |
| | Id. á A. B. por la cuenta de provisiones. | » » |
| | Id. por derechos de carga y demás gastos de Aduana al agente N. N. | » » |
| | Id. por comisiones de carga y pasajes de varios. | » » |
| | Id. por avances á la tripulación. | » » |
| | Id. por anuncios é impresión y fijación de carteles. | » » |
| | Entregado al capitán para gastos imprevistos. | » » |

Al revés de este artículo, dirá así el de los ingresos:

| | | |
|-----|--|-----|
| » » | CAJA á HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1: | |
| | Cobrado por fletes para Buenos Aires. | » » |
| | Id. por pasajes de 1. ^a | » » |
| | Id. por íd. de 2. ^a | » » |
| | Id. por íd. de 3. ^a | » » |
| » » | | » » |

Indudablemente en la práctica se presentarán muchos más gastos de los que nos ha sido posible mencionar; pero esto en nada altera la estructura de los asientos. Tantos cuántos más gastos haya, más cargos habrá que hacer á la cuenta de *Habilitación*. Cuanto á los abonos, éstos no pueden ser otros que los fletes y pasajes que se cobren.

Con dichas operaciones damos por despachado el buque; y después de entregada á su capitán la documentación y el sobordo de la carga que lleva, emprende aquél el viaje, que figuramos á Buenos Aires.

Llegado el *Covadonga* á su destino, presentados por el capitán los manifiestos y relaciones de los pasajeros á la Aduana y de común acuerdo el capitán y la casa consignataria, comienza la descarga en Buenos Aires y consiguiente entrega de la carga á sus respectivos destinatarios. Si alguna partida de ésta se tomó en Barcelona á condición de pagar los fletes á su destino, el consignatario procura su cobro.

Terminada la descarga, comienzan en Buenos Aires las operaciones de retorno ó sea la de admitir nueva carga y despacho de pasajes.

Ya listo el buque para emprender su viaje de regreso, formula el consignatario de Buenos Aires la cuenta corriente del *Covadonga*, ó sea la de *Habilitación* que en sus libros debió abrirle en el modo y forma como la abrimos aquí y que el lector ya conoce. Los consignatarios del Plata suelen reembolsar á sus armadores del continente por lo regular en papel sobre Londres.

Regresado el *Covadonga* á Barcelona y recibida aquí la letra de Buenos Aires sobre Londres, se procede á su negociación y liquidación consiguiente del viaje núm. 1, que motiva en el libro Diario los artículos ó asientos que pasamos á mencionar:

| | | |
|-----|---|-----|
| » » | CAJA á HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1: | |
| | El líquido producido de £. sobre Londres negociadas al cambio. recibidas del consignatario de Buenos Aires como importe del resultado de la liquidación allí del vapor. | » » |

Ya se comprende que la redacción de este asiento ha de ser clara y completa, y opinamos que, cuando menos, debe contener un resumen de la liquidación pasada por el consignatario de Buenos Aires. Hay quienes la insertan íntegra en el libro Diario y parécenos que no van descaminados.

Verificada la descarga en Barcelona por el *Covadonga* y satisfechas todas las cuentas, se formulan los siguientes asientos de cargo y abono:

| | | |
|-----|---|-----|
| » » | HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1 á CAJA: | |
| | Pagado á la empresa de la Machina por gastos de descarga. | » » |
| | Id. por derechos de descarga, de Aduana y demás. | » » |
| | Id. á «La Maquinista» su cuenta de reparaciones. | » » |
| | Id. al maestro calafate N. N., su cuenta. | » » |
| | Id. á la tripulación el resto de sus salarios. | » » |
| | Id. por gastos extraordinarios. | » » |
| » » | | » » |

Si al liquidar cuentas con el capitán hay que entregarle algo, se hace con cargo á la cuenta de *Habilitación*; así como se abona á la misma cuando es el capitán quien entrega un saldo á favor de la casa.

En seguida de esto, va el siguiente otro asiento por la carga procedente de Buenos Aires cuyos fletes aquí deban cobrarse, lo propio que con los pasajes tomados allí con igual condición:

| | | |
|-----|--|-----|
| » » | CAJA á HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1: | |
| | Cobrado por fletes. | » » |
| | Id. por pasajes. | » » |
| | | » » |

Con estas operaciones queda rendido el primer viaje del vapor *Covadonga*; y la diferencia entre el Debe y el Haber de la cuenta de *Habilitación* abierta en el libro Mayor, ó sea su saldo, expresa el beneficio obtenido. Dicho saldo ó beneficio se pasa luego á la tercera cuenta de que hablamos, diciendo en el libro Diario:

| | | |
|-----|--|-----|
| » » | HABILITACIÓN DEL VAPOR «COVADONGA», VIAJE NÚM. 1. | |
| | á BENEFICIOS Ó PÉRDIDAS DEL VAPOR «COVADONGA». | |
| | Por beneficios obtenidos en el viaje núm. 1 verificado á Buenos Aires. | » » |

Y la cuenta de *Habilitación del viaje núm. 1* queda saldada, así como á fin de año saldaremos por *Daños y Lucros* la de *Beneficios ó pérdidas del vapor «Covadonga»*.

Y el *Covadonga* se pondrá á la carga otra vez y se abrirá la cuenta de *Habilitación, Viaje núm. 2*, y así consecutivamente.

Ya que, debido á estrechas y egoístas miras y recelos infundados, no nos haya sido dable ofrecer al lector un trabajo extenso como era nuestro intento, le bastarán seguramente estas pocas páginas para tener idea clara de la contabilidad de las operaciones de transportes marítimos trasatlánticos á que se dedican, entre otras, algunas poderosas Compañías anónimas del continente. Con ello creemos haber prestado un buen servicio á quienes ejercen ó piensen ejercer la carrera mercantil, á la que años hace tributamos, sin mira interesada alguna, nuestros débiles esfuerzos.



La Partida Doble

DOCUMENTACIÓN MERCANTIL