

responden á los libradores ó endosantes de la primera ó al firmante del segundo, salvo todo convenio contrario acordado entre las partes; y tiene tambien iguales derechos y acciones que aquéllos.

AVANCE.—Se conoce con este nombre á la diferencia que resulta entre la suma remitida por un comerciante y la satisfecha por su corresponsal en virtud de las letras giradas por aquél. Tambien se dá el nombre de avance que resulta de alguna cuenta.

AVERIAS.—Se conocen con este nombre los perjuicios, deterioros ó daños sufridos por las mercancías durante su transporte, ya sea éste terrestre, fluvial ó marítimo; pero tambien se llama así todo gasto extraordinario y eventual hecho por la nave ó por su cargamento durante el transporte referido.

Las averías pueden ser de varias clases, razon por la cual el Código de comercio las divide en ordinarias simples ó particulares, y en gruesas ó comunes; siendo distinta la responsabilidad de los cargadores, porteadores y navieros ó capitanes, segun la clase á que pertenece la avería que la origina.

Tambien es preciso distinguir entre las averías sufridas en el transporte terrestre y las experimentadas durante el fluvial ó marítimo; y como en los artículos *porteador* y *transporte*, nos ocuparemos del primero, solo damos á continuacion lo correspondiente á las averías ocurridas en el segundo.

De éstas, corresponden á las llamadas ordinarias ó de la primera clase los gastos de puerto, fletes de gabarra, y descarga en el muelle y todo otro gasto no extraordinario y eventual. Estas averías llamadas así en la práctica, pero que no son otra cosa que gastos accesorios de transporte ha de satisfacerlos el naviero ó fletante ó el capitán por cuenta del mismo. Son averías gruesas ó comunes, ó de la segunda clase los daños sufridos por la mercancía durante el tiempo comprendido entre su embarque y su descarga siempre que los sufra por vicio mismo de la mercancía, por accidente de mar, por fuerza

insuperable ó por gasto hecho para evitar los anteriores y tambien los daños sobrevenidos al casco del buque, aparejos y pertrechos por alguna de las causas ya citadas. Constituyen averías de tercera clase segun el Código, los gastos y los daños deliberadamente causados á la nave ó á su cargamento, siempre que se ocasionen para salvar á uno y otro de un riesgo real y conocido, contándose en este número los siguientes: Efectos ó dinero entregado por vía de composicion para rescatar la nave ó cargamento apresados por el enemigo ó los piratas; las cosas arrojadas al mar para aligerar la nave y el deterioro que á consecuencia de esta operacion sufran las que continuen á bordo; los mástiles deliberadamente rotos ó inutilizados; los cables cortados y áncoras abandonadas para escapar del enemigo ó de la tempestad; los gastos de trasbordo ó alijo de mercancías para aligerar la nave con objeto de tomar puerto ó rada á fin de salvazgo de algun riesgo de mar ó de enemigos; el daño causado á las mercancías por haber practicado en el buque alguna abertura por donde desague el agua embarcada y con objeto de no zozobrar; los gastos hechos para poner á flote un buque encallado intencionalmente para no zozobrar; los daños sufridos por una embarcacion que haya sido necesario abrir, agujerear ó romper para salvar su cargamento; la curacion de los hombres de mar heridos en defensa de la nave y sus alimentos hasta quedar enteramente curados; los sueldos devengados por los tripulantes ú hombres de mar detenidos en rehenes por enemigos ó piratas y los gastos necesarios hasta haberlo restituido el buque ó en su defecto á su domicilio; el sueldo y manutencion de los mismos mientras permanezca detenido ó embargado un buque por orden ó fuerza insuperable, si el fletamento está ajustado por meses; y finalmente, la pérdida ó demérito que resulten en el valor de los géneros que en caso de arribada forzosa haya sido necesario vender á bajo precio para reparar el daño causado á la embarcacion por alguna avería gruesa.

Deben contribuir proporcionalmente á soportar los gastos de toda avería gruesa, todos los que al producirse sean interesados en el buque ó en su cargamento, si bien para ello es necesario que se pruebe con los requisitos necesarios que la avería necesaria habia de redundar en beneficio de todos. Estos requisitos consisten en que los daños sean intencionales y no casuales, que tengan por objeto la salvacion de la nave ó del cargamento, que la determinacion de causar la avería se tome en forma legal y finalmente que ella produzca el objeto deseado ó sea la evitacion del riesgo que causó aquella determinacion.

Una misma avería puede, pues, ser ordinaria ó gruesa con solo que el buque ó la mercancía la sufran casual ó deliberadamente; mas para justificar la forma legal en que se procedió á causarla cuando pertenece á la segunda clase, es necesario que conste en acta motivada que previa convocatoria del capitán á los oficiales y sobrecargos que haya á bordo, si bien el voto de estos puede desestimarse por aquel el cual puede obrar bajo su responsabilidad segun lo estime conveniente para la salvacion del buque y de su cargamento.

Si á consecuencia de esta deliberacion se procede á echar al mar una parte del cargamento para aligerar el buque, debe

siempre empezarse por las cosas más pesadas y de menos valor, y cuando entre diferentes efectos exista, en este caso igualdad de circunstancias deben ser echados en primer lugar los que estén estivados en el primer puente y por el orden que el capitán establezca de acuerdo con los demás oficiales; siempre no obstante que no los haya sobre el combes, pues de haberlos, estos son en todo caso los primeros que deben arrojarse.

Sin embargo de lo que acabamos de manifestar, hay ciertos casos en que á pesar de haber avería gruesa, no vienen obligados á contribuir á ella todos los interesados en la nave y su cargamento, y estos casos son, segun el Código vigente, los que siguen.

1.º Cuando la pérdida ó deterioro recae en efectos transportados sin los debidos conocimientos; 2.º Cuando recae en mercancías cargadas en el combes, si bien en el caso de cargarse en dicho sitio sin autorizacion del cargador, este tiene derecho á exigir la responsabilidad correspondiente al capitán ó fletante por orden ó consentimiento de los cuales se hubiesen estivado en la parte expresada; y 3.º cuando el importe de la avería no alcanza al uno por 100 del valor de la nave y su cargamento.

B

BAJA.—Se entiende por tal la disminucion en el precio corriente de un artículo ó en la cotizacion de un valor del Estado ó de una compañía. Es lo contrario al *alza*, cuyo artículo puede, por tanto, consultarse.

BAJISTA.—Llámanse así los especuladores en mercancías ó valores públicos que juegan á la baja de los mismos, es decir, que habiendo vendido una mercadería, títulos de la deuda, acciones, obligaciones ú otra clase de papel á un precio y á un

plazo dados, tienen interés en que antes de espirar aquel término bajo su precio con el objeto de poderlo adquirir á un tipo inferior á aquel al cual tienen contratada su venta, y lucrar así con la diferencia entre uno y otro tipo. Cuando esta operacion se efectua legalmente, es decir, que la mercancía y el papel vendidos obran en poder del vendedor, nada puede decirse en contra esta clase de especulacion, pero cuando, como sucede con sobrada frecuencia, no es así, sino que se vende sin inten-

cion de entregar la cosa vendida ni poseerla, y sí solo con la esperanza de que baje su precio más de aquel á que lo vendió para cobrar la diferencia, ó en otro caso, para pagarla, entonces se convierte en un verdadero juego que suele ser harto ruinoso no ya para el que lo usa sinó tambien y más particularmente para los demás.

Por otra parte, el Código penal castiga á los bajistas cuando para influir en la baja de una mercancía ó de un valor cualquiera esparcen falsos rumores ó se valen de otros medios engañosos, siéndoles aplicable cuanto á este propósito dijimos en el artículo *alcistas*.

BALANCE.—Es la cuenta final de entrada y salida por mayor para venir en conocimiento del estado de cuentas de un comerciante ó cualquiera otra persona. Los comerciantes están obligados á verificarlo anualmente, comprendiendo en él todos sus créditos, bienes, acciones y deudas y obligaciones pendientes en la época de su formalizacion; excepcion hecha de los comerciantes al por menor que no están obligados á verificarlo sino cada tres años. Se entiende por comerciantes ó mercaderes al por menor los que venden por varas, libras, ó bultos sueltos.

Tambien se dá el nombre de balance, al libro en que los negociantes sientan sus débitos y créditos.

BALANZA DE COMERCIO.—Antiguamente, es decir, cuando la ciencia económica apenas si habia sido concebida por uno que otro espíritu observador y estaba por tanto rodeada de las brumas y los errores propios de toda idea naciente, se creyó que la nacion que por razon de los artículos exportados y de los importados percibia una suma total de dinero superior á la que habia de satisfacer se hallaba en un estado próspero y floreciente. En su consecuencia, se procuraba formar una estadística de movimiento de importacion y exportacion valorando los artículos que habian sido objeto de él, para deducir de ahí el estado más ó menos envidiable de la riqueza pública de la nacion. A esta operacion es en rigor á la que se daba el nombre de balanza de comercio.

La idea que acabamos de explicar y que era antiguamente universal, se fundaba en dos premisas enteramente falsas, consintiendo la primera en la hipótesis de que la diferencia existente entre la importacion y la exportacion habia de saldarse forzosamente en numerario, y la segunda en que todo saldo en numerario habia de ser ventajoso ó beneficioso para la nacion que lo cobraba y perjudicial para aquella que hubiese de satisfacerlo. Creemos que estaría fuera de propósito el detenernos en desarrollar las razones en que, en el estado actual de la ciencia económica, se fundan los economistas para estimar como enteramente falso aquel principio, razon por la cual nos limitaremos á hacer constar el hecho y á indicar que el problema de los balances de comercio ha sido objeto de apasionadas controversias que todavía se reproducen de tiempo en tiempo.

BANCARROTA.—Es la quiebra de un comerciante ó sociedad mercantil; pero por regla general va unida á la palabra bancarrota la idea de fraude ó por lo ménos la de una quiebra culpable, al paso que la palabra quiebra, parece más bien indicar la suspension de pagos á consecuencia de una causa fortuita ó desgraciada.

En el artículo *quiebra* nos ocuparemos de lo referente á ella que es enteramente aplicable á la *bancarrota*.

BANCO.—Se llama así á todo establecimiento destinado á facilitar las operaciones mercantiles, ya sea prestando sus capitales ó ya tambien recibiendo en depósito el dinero de los particulares. Créese que el primero que existió fué el de Venecia creado en 1171, así como el de Barcelona, establecido en 1401 se supone ser el segundo; pero estos bancos lo eran simplemente de depósito y surgieron seguramente á consecuencia de la poca seguridad que en aquella época belicosa se alcanzaba. Merced á ellos, los particulares, y más principalmente los comerciantes depositaban en el banco su dinero, bien fuese en pastas metálicas ó ya en moneda y el banco les daba en cambio un documento que acreditaba aquel depósito.

En un precipicio los bancos no fueron en rigor sino casas de cambio, pero como sus dueños, que por lo dicho no eran entonces más que cambistas, estaban naturalmente llamados á operar sobre toda clase de monedas y á ser, por tanto, los naturales depositarios del numerario excedente, fuéronse atrayendo insensiblemente el metálico procedente del ahorro y se convirtieron por tanto en verdaderos banqueros, ó sea en depositarios de los particulares, extendiéndose más y más esta funcion y las operaciones de cambio que practicaban á medida que fueron aparaciendo y usándose los signos representativos de la moneda ó sean las letras de cambio, los pagarés, y finalmente los billetes de banco.

Como era natural, estas operaciones, despues que hubieron alcanzado un desarrollo suficiente se dividieron y dieron origen á establecimientos completamente distintos, de los cuales unos se dedicaron al cambio de monedas propiamente dicho y otros al cambio, descuento y giro de letras, billetes y pagarés, siendo los primeros lo que hoy conocemos por casas de cambio, y los segundos los que llamamos bancos. Entre los mismos bancos además surgieron luego ramas distintas segun las operaciones á que con preferencia se dedicaron, y de ahí los bancos ó cajas de ahorro, los bancos de préstamos, los de descuento, los de giro, etc., etc.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que si bien un particular puede tener un banco, esto es, un establecimiento dedicado á la clase de operaciones de giro que hemos explicado, generalmente difiere siempre de los bancos propiamente dichos que son los constituidos por compañías ó sociedades por regla general anónimas; y esta distincion es en la práctica sumamente marcada, pues mientras los primeros en virtud de la pequeñez relativa de sus capitales se limitan al giro en pequeña escala entre determinados puntos y con determinados y conocidos clientes y corresponsales, los bancos propiamente dichos, esto es, aquellos cuyo capital es considerable, gracias á la asociacion, no solo opera

en una escala más vasta y negocia con toda clase de clientes aun siendo desconocidos, sino que además se sirve de sus mismas obligaciones como de un nuevo valor. Bajo este punto de vista conviene al tratar de los bancos hacerse cargo de lo que más adelante diremos sobre las compañías y sociedades mercantiles, toda vez que las disposiciones legales por que estas se rigen son igualmente aplicables.

BANQUERO.—Es el que se dedica al giro de letras de cambio mediante una retribucion que suele llamarse premio ó interés. Se aplican á los banqueros en cuanto á su capacidad, contabilidad y responsabilidades las prescripciones legales comunes á todos los comerciantes en general.

BARATERÍA.—Generalmente se da este nombre al fraude ó engaño cometidos en un contrato de compra ó venta mercantil, y puede ser, ó bien fraudulenta, que es cuando se comete con dolo ó malicia, ó bien simple, que es cuando proviene de una imprudencia, descuido ó impericia.

Esta palabra hoy dia se aplica más frecuentemente á los capitanes de nave. En efecto, puede suceder que un capitán cambie durante el viaje, por otras análogas de una calidad inferior, las mercancías de cuyo transporte se halla encargado ó sustraiga una parte de ellas y trate de justificar su disminucion diciendo, que perecieron por accidente marítimo; como tambien puede suceder que ocurra algún daño á la embarcacion ó á su cargo por estar este mal estivado, por colocar en el combes y sin autorizacion una parte de él, por no haber cuidado de cerrar debidamente las portas y escotillas, por no haber evitado un abordaje por falta de pericia, por no obedecer la órden de un buque del Estado para que le manifieste su documentacion; por carecer de la necesaria y por otras varias causas análogas; en los dos primeros casos hay baratería fraudulenta de parte del capitán, y en los demás, baratería simple, siendo civilmente responsable, no solo de las baraterías simples cometidas por él, sino tambien de las que cometa su tripulacion; en este último caso, no obstante