

Sucede tambien á veces que hay ventaja en las operaciones indirectas de cambio, esto es, en las que generalmente se llaman *arbitrajes*. Véase, pues, lo que dejamos dicho en este último artículo, como tambien lo que decimos al tratar del *contrato* y de la *letra de cambio*.

CAMBIO MARITIMO.—Con este nombre se conoce uno de los contratos comerciales más frecuentemente usado en el comercio y en virtud del cual una persona presta á otra una suma de dinero con la condicion de que deba renunciar á ella el prestamista, en caso de perderse en el mar la mercancía sobre la cual hace el préstamo, y de reintegrarse en otro caso de la suma prestada y cobrar además, en calidad de premio, una cantidad previamente convenida entre los contrayentes. Este contrato, aun cuando tiene el nombre de cambio marítimo, se conoce más generalmente con los de préstamo á la gruesa y préstamo á riesgo marítimo.

CAMBISTA.—Se llaman así las personas dedicadas al comercio de numerario, esto es, al trueque de unas monedas por otras mediante un premio ó beneficio que varía segun las épocas y la moneda de que se trate.

CAPITAL.—Esta palabra tiene acepciones diversas, segun se la considere bajo el punto de vista general ó particular, práctico ó científico. Así en su sentido más genérico, es el fruto de toda acumulacion ó el conjunto de valores previamente retirados del consumo improductivo, al paso que considerada con relacion á un particular y hasta á una sociedad mercantil se entiende por capital lo contrario de la renta, esto es, el haber que la produce. Así tambien, al paso que tratándose de un préstamo, se entiende por capital la suma que devenga los intereses; empleada por un economista, significa todo lo que por sí ó con auxilio de otra circunstancia es capaz de producir.

Sin embargo muchos son los economistas que á pesar de definir la palabra que nos ocupa diciendo que es el conjunto de valores con que la sociedad se enriqueció gracias á un trabajo anterior, y con el au-

xilio de la acumulacion y la economía, entienden no obstante que ni las tierras ni los instrumentos naturales pueden comprenderse en la palabra capital.

Varias son las maneras con que algunos economistas han procedido á la division y clasificacion de los capitales, pero como estas divisiones y su estudio corresponden mas bien que al comercio á la economía política, nos limitaremos á dar la practica por A. Smith.

Segun éste, el fondo general de los valores acumulados, se divide en tres partes; la primera comprende los objetos que solo sirven para el sustento del hombre, la segunda, es aquella parte de los capitales productivos que trabaja sin moverse de un mismo punto y que se conoce con el nombre de capital fijo; y finalmente, es la tercera el capital circulante, ó sea aquel que produce pasando de mano en mano.

La necesidad del capital en toda sociedad salvaje ó civilizada ha sido establecida por J. B. Say, en los siguientes términos:

«Observando los procedimientos de la industria se observará desde luego que no se basta á sí misma para dar valor á las cosas, sino que necesita que el industrial posea ya productos preexistentes, sin los cuales su industria quedaria inactiva por hábil que fuese. Estas solo son:

1.º Los útiles é instrumentos de diferentes artes. El labrador nada podria hacer sin su azada.

2.º Los productos necesarios al sustento del hombre hasta que haya terminado su parte de trabajo en la obra de la produccion.

3.º Las primeras materias, ó sea las naturales ó brutas que su industria ha de transformar en productos completos. Es verdad que estas materias las obtiene á veces gratuitamente de la misma naturaleza, pero por regla general son á su vez producto de otras industrias, como lo son las semillas, los metales y las drogas; y el industrial que las emplea se ve en la necesidad de hacer el anticipo de estas materias.»

Estas observaciones confirman la divi-

sion del capital que anteriormente dejamos explicada.

CAPITANES DE NAVE.—El capitán de una embarcacion es el jefe de ella y además el mandatario del naviero cuando éste no está á bordo. Para ser capitán en España, se necesita ser mayor de edad ó por lo menos tener capacidad para contratar y obligarse, ser español y vecino de España, ó estar naturalizado en ella y prestar una fianza igual al 50 por 100 del valor de la nave que haya de mandar. El capitán debe además sujetarse á las ordenanzas de marina respecto á su aptitud para la navegacion y al exámen y demás requisitos necesarios para probarla. No pueden ser capitanes de nave aunque reúnan las condiciones que dejamos expresadas, los reos de dolo en el ejercicio de sus funciones.

El naviero es el único facultado para nombrar el capitán de su nave y una vez hecho este nombramiento, puede tambien revocarlo: antes de hacerse el buque á la mar y siempre que le satisfaga los sueldos devengados segun contrata; durante el viaje si le abona su salario hasta regresar al puerto en que se hizo su ajuste, ó sin abonárselo, si hubiere el capitán cometido algun delito que diera causa justa á su separacion ó inhabilitacion; cuando el capitán se hiciere culpable de hurto, embriaguez habitual ó cuando causare perjuicio á la embarcacion ó á su cargo por negligencia manifiesta ó dolo.

No puede separarse de su cargo al capitán cuando siendo copropietario de la nave que manda, hubiere obtenido este mando en virtud de alguno de los pactos de la escritura de sociedad; cómo tampoco puede serlo cuando siendo copropietario, no exista este pacto, sino á condicion de que se le reintegre previamente el valor de su porcion social.

Todo capitán de nave debe llevar tres libros encuadernados y foliados: el de *Cargamentos*, el de *Cuenta y Razon* y el *Diario de Navegacion*. En el primero debe sentar todas las entradas y salidas de mercancías, en el segundo, la cuenta de los intereses de la nave, anotando cuanto el capitán perciba y sufrague y en el tercero

todos los incidentes y ocurrencias del viaje y las resoluciones sobre la nave ó el cargamento, que exijan el acuerdo de sus oficiales.

El capitán, antes de proceder á la carga de su embarcacion y de darse á la mar, está obligado á reconocerla minuciosamente acompañado de sus oficiales y dos maestros de carpintería y calafatería, haciendo las reparaciones necesarias para su seguridad y á tomar todas las disposiciones que crea convenientes para que la nave esté bien pertrechada, provista y municionada.

No puede ponerse en la cubierta ninguna carga como no sea mediante el consentimiento de los cargadores, oficiales y naviero, bastando la oposicion de cualquiera de ellos para que deje de llevarse á cabo la carga en cubierta.

El capitán no puede en ningun caso desamparar la nave á la entrada y salida de los puertos y rios, ni tampoco durante el viaje como no sea por ocupacion grave en servicio de la misma.

El capitán es civilmente responsable de los daños ocurridos á la nave y al cargamento por su impericia ó descuido, y criminalmente si ocurriesen por dolo; como tambien lo es de las sustracciones ó latrocinios cometidos por la tripulacion, y de las pérdidas, multas y confiscaciones que tuvieren lugar por contravenir á las leyes de aduanas ó de policia de los puertos.

Las facultades de los capitanes de nave son muy latas por lo mismo que son muy estrechas sus obligaciones y muy grande su responsabilidad. Así es que si es jefe absoluto de la embarcacion, le deben estricta obediencia todos los tripulantes; puede castigar á estos por sus faltas con arreglo á los reglamentos de marina; puede hacer en la nave, si ello urge, las reparaciones necesarias para continuar el viaje, y si carece de fondos tomarlos á préstamo por el contrato á la gruesa ó á riesgo marítimo; no puede ser detenido por deudas procedentes de efectos no suministrados para aquel viaje, una vez despachada la embarcacion, y finalmente tiene derecho:

1.º A obligar á los que en la nave ten-

gan víveres de su propiedad particular á que los entreguen para el consumo comun si las provisiones de esta clase se hubiesen agotado ó perdido, y

2.º A proponer al naviero las personas del equipaje de la nave y á desechar por más que las haya nombrado aquel, las que no sean de su satisfaccion.

CARGA Y DESCARGA.—Es el acto de transportar, colocar las mercancías en buque, carruaje ó vagon para ser transportadas; y viceversa, la descarga es el acto de sacarlas de cualquiera de estos vehículos ó medios de transporte. La carga y descarga de las mercancías es una de las necesidades que hay que tener muy en cuenta en el comercio, no solo porque aumenta los gastos, sí que tambien porque muchas veces ocasiona en la cosa cargada ó descargada, mermas y averías que contribuyen en último resultado á encarecerla. Por esta razon los comerciantes tienen especial cuidado, al hacer sus remesas ó sus pedidos de género, de procurar que dado en igualdad de circunstancias, se transporten por la vía que menos transbordos exige, que es, por consiguiente, la que da lugar á un número más pequeño de operaciones de carga y descarga.

Estas se verifican en los puertos españoles por matriculados de mar, que son los que gozan el privilegio de prestar este servicio con preferencia á los no matriculados; sin que esto sea decir que á falta ó en deficiencia de los primeros no pueda la carga y descarga de buques verificarse por los últimos. Este privilegio se concedió á los matriculados de mar como una recompensa por los servicios prestados en la marina del Estado, de la misma manera que se concede la provision de estancos y otros empleos subalternos á los que han servido en el ejército con preferencia á los que no reúnen esta calidad.

CARGADOR.—Se llama así en el comercio al que embarca mercancías de su propiedad para comerciar con ellas en alguno de los puertos ó plazas á que se dirige el buque ó vehículo en que las embarcó.

El cargador de una nave viene obligado á contribuir á las averías gruesas causa-

das á la nave y á su cargamento, segun puede verse en el artículo *Averías*.

CARGAMENTO.—Se llama de este modo al conjunto de efectos embarcados para su transporte en una nave ó cualquier otro vehículo, si bien se aplica este nombre con preferencia en el primer caso.

CARTAS ÓRDENES.—Se conocen en el comercio con el nombre de cartas órdenes de crédito, las que dirige un comerciante á otro con el cual tiene cuenta abierta con el objeto de que entregue ó satisfaga á una tercera persona las sumas que esta pida, siempre, sin embargo, que no pasen un límite que en la misma carta suele y debe fijarse, pues de no hacerse así, se entiende que la carta lo es simplemente de recomendacion, y el comerciante autor de ella no contraeria por la misma la responsabilidad que en otro caso contrae.

Las cartas órdenes deben expedirse á favor de una persona determinada, cuya identificacion puede exigir el pagador si le fuese denominada y no á la orden.

Las cartas órdenes no pueden endosarse, en lo cual así como en la circunstancia de no fijarse la suma pagadera y tambien en él no librarse á la orden se diferencian esencialmente no solo de las letras de cambio si que tambien de los pagarés.

CARTERA.—Se dá el nombre de cartera en el comercio, al conjunto de letras de cambio que una casa comercial tiene para cobrar.

Tambien se dá este nombre á los efectos ó valores públicos ó de comercio, y en este sentido se dice que la Sociedad A ó B, tiene una suma tal ó cual en cartera.

CEDENTE.—Se dá este nombre al que trasmite á favor de otro una accion ó un efecto ó valor comercial. Así por ejemplo, el que endosa una letra de cambio ó un pagaré es el *cedente*, aún cuando en este caso concreto le cuadre mejor el nombre del endosante.

CENTRALIZACION.—Es la concentracion de todas las atribuciones del poder público en manos de un gobierno único y central, pero aplicándose al comercio, se entiende mas bien por centralizacion la

concentracion del movimiento comercial y de las mercancías en una plaza dada, que es, por consiguiente, la que impone los precios y dirige las transacciones mercantiles. Viene á ser como el monopolio del comercio por una ciudad, y sus resultados no dejan de producir perjuicios, puesto que pone trabas á la libertad del comercio sujetando á su voluntad la ley de la oferta y la demanda.

Por lo demás, tambien la centralizacion política es sumamente nociva al comercio en general, porque contribuye á ponerle trabas y obstáculos que dificultan su ejercicio, y tambien porque los acontecimientos políticos afectan á todas las ciudades del Estado de una manera más directa y profunda que en aquellos en que se goza de una gran descentralizacion política y administrativa. Bien así como el desarrollo de la industria es tanto mayor cuanto más grande es la suma de libertad de que goza un pueblo, así tambien es más activo y floreciente el comercio á medida que una amplia descentralizacion política y administrativa derriba las vallas y allana los obstáculos que impiden su desarrollo.

CERTIFICADA.—Se llaman certificadas las cartas que además del franco correspondiente satisfacen una bonificacion extraordinaria en cambio de algunas seguridades y garantías que la Administracion de correos da al remitente con referencia á la llegada de la carta á su destino.

La certificacion de una carta, viene á ser como un contrato, tanto entre el remitente y la administracion, en virtud del cual y en cambio del exceso ó recargo de que hemos hablado, ésta se obliga á hacer llegar la carta á su destino, á recoger del destinatario el correspondiente recibo de la misma, á exhibirlo y aun entregarlo al remitente si lo exige, á devolverle la carta remitida si el destinatario rehusara admitirla, y finalmente, á darle una indemnizacion de 50 pesetas si por cualquier motivo la carta no llegase á su destino.

CESIONARIO.—Todo aquel á favor del cual se cede una accion, un derecho ó un valor ó efecto comercial. Así, es cesiona-

rio de una letra de cambio respecto del endosante, la persona á favor de la cual se endosó, así como aquel lo es asimismo con relacion á su endosante respectivo. El cesionario adquiere por regla general los mismos derechos y acciones que competen al cedente antes de la cesion.

CHEK.—Esta palabra hoy dia bastante usada en el comercio, por más que siendo inglesa tenga verdadero equivalente en español en la palabra talon, viene á ser una orden que para pagar á la vista una suma determinada, da un comerciante ó particular al banquero en cuya casa tiene depositados sus fondos. Con el objeto de evitar falsificaciones, estos talones ó cheks están impresos formando un libro talonario y foleado, que suministra ó facilita el mismo banco en que el comerciante tiene depositados sus fondos. Este sistema de convertir en cajero á un banquero proporciona á uno y otro sobradas ventajas para que dejara de generalizarse y con el nombre dado á estos billetes ó talones que muchos llaman *cheks* por haberse indudablemente importado del Reino-Unido, donde los cheks se hallan tan universalmente generalizados que llegan á hacer las veces del numerario.

CIERRE DE LA QUIEBRA.—Es el acto en virtud del cual queda terminado, el juicio de la quiebra. Véase lo que á este propósito decimos en el artículo correspondiente á esta última palabra.

CIRCULACION.—Esta palabra, segun uno de los más eminentes economistas franceses, es el tránsito de un valor desde una mano á otra, así pues, las mercancías están en circulacion desde el momento en que se ponen en venta. Sin embargo, esta definicion no es verdaderamente exacta, porque no abraza toda clase de circulacion y para ello seria necesario decir que esta consiste en el movimiento de valores y mercancías y en la disposicion á él, toda vez que considerándose que hay circulacion desde el instante en que una mercancía ó un valor se pone en venta, aun sin que ésta se haya realizado, claro es que el movimiento de ello no es una cosa necesaria y que basta que se halle en estado de