

mando dinero á cuenta de mota. Hoy no hay quien lo preste y sólo vemos el triste espectáculo de expediciones mercantiles que se liquidan con pérdidas enormes, y que, para agravar más la suerte de nuestra Marina, no se renuevan.

los motistas, probando el depósito y el origen de los fondos y presentando sus recibos, y probando que no hubo pérdidas en la expedición, pueden presentarse como acreedores por dominio

3.ª En la mayor parte de los casos, los capitanes de Cataluña son los navieros de hecho. Ellos liquidan las expediciones; y las casas consignatarias no son más que interesados que prestan su nombre para dar cumplimiento á lo que dispone el artículo 583 del Código de comercio.

Con respecto á los motistas ó interesados en el fondo expedicional, el verdadero responsable será el capitán ó quien firme los recibos. Pero en caso de fuga, muerte ó imposibilidad del capitán, ¿responderá la casa consignataria? En mi sentir, siempre que la casa consignataria tenga noticia del fondo, y haya lucrado con él, lo haya recibido aunque sea en pago de deudas del capitán por cuenta corriente particular con la casa, debe ser esta responsable.

Lo será también en defecto del capitán cuando la casa lo hubiere afianzado ó garantizado á los que intervinieron en la formación del fondo, en la carga, etc., y el capitán se encontrase sin fondos para pagar los resultados de la liquidación, quedándole siempre á la casa consignataria la facultad para reclamar del capitán.

En todo caso los motistas tendrán siempre el derecho más expedito para obligar á la casa naviera á que presente las cuentas comprobantes de la expedición, caso de que no los exhiba el capitán é invocando los señores motistas para apoyar sus derechos, el artículo 583 del Código de comercio.

En caso de que se venda el buque en la forma que dispone el artículo 596 del Código de comercio, creo que los motistas y partícipes en el casco tienen derecho para requerir al capitán á que les afiance el importe del saldo de sus créditos, según las últimas liquidaciones del viaje y con arreglo á lo que interesan en las calidades ante expresadas.

Si esta fianza no puede ocurrir por no darla ni el capitán ni la casa naviera, pueden presentar sus títulos al Tribunal los que tienen recibos de madera, colocándose en el lugar octavo de los acreedores señalados por dicho artículo y con ellos los motistas, pues con el fondo de los motistas se aprovisiona la nave, y aunque los motistas pudieran pedir se colocase su crédito en séptimo lugar de dicho artículo, sin embargo mejor es colocarlos juntos por razones de equidad y de justicia, porque sería absurdo que primero cobrasen los motistas del buque que son los verdaderos propietarios del mismo. Dice el punto octavo del artículo 596: «y las deudas que se hubiesen contraído para repararlo, aparejarlo y aprovisionarlo para el último viaje.»

El simple recibo, comprobada que fuese la firma del capitán, daría nacimiento al derecho y á la preferencia.

El artículo 614 del Código tiene aplicación en estos contratos. La costumbre es que cuando un buque necesita reparación y el co-propietario por recibo de madera no contribuye con la parte de interés que le corresponde, el capitán hace su liquidación y detrae de la parte del valor del interesado que no ha contribuido, lo correspondiente á las reparaciones.

4.ª La sección 1.ª, del tit. 2.º, del libro 3.º de nuestro Código, trata de los navieros y tienen aplicación sus disposiciones en Cataluña, con respecto á los capitanes, porque en realidad ellos han sido los navieros; empero como las expediciones de las naves han de girar (según dispone el artículo 583 del Código) bajo el nombre y reponsabilidad directa de un naviero, figura al frente para la carga, pago de contribuciones, etcétera, un comerciante matriculado, como así lo dispone el artículo 617.

El artículo 621 plantea una cuestión y es difícil de resolver. La de si el naviero es responsable del fondo expedicional que reunió el capitán. El texto de la ley es explícito y hace responsable al naviero de las deu-

A pesar de que bien puede decirse que la costumbre ha muerto, sin embargo, hemos 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 aquella 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, tit. 17, lib. 1.º vol. I de las Constituciones de Cataluña. Tiene, pues, todos los caracteres de una costumbre obligatoria, tal como en derecho se entiende esta palabra.

VII.

En otro interesante opúsculo que el citado D. Pedro Estasen publicó con el título de *El Comercio y la Marina mercante española* (1), trató la cuestión de los buques de vela y de los buques de vapor, demostrando con datos elocuentes y razones de peso, que en tésis general y de una manera absoluta no puede sostenerse la idea harto vul-

das contraídas para reparar, habilitar y aprovisionar la nave, en cuyos fondos van comprendidos los expedicionales. Sin embargo, en la práctica cuando es puramente el capitán que contrata, cesa la responsabilidad del naviero. Los Sres. Gómez de la Serna y Reus, en los comentarios á este artículo, atienden sólo al favor de los acreedores, lo que bastaría para justificarlo: es también beneficioso al naviero porque, sin la garantía que establece, no sería fácil que el capitán pudiera levantar los fondos que necesitara. (Código de comercio comentado por los Sres. La Serna y Reus, 7.ª edición, página 259). El párrafo 2.º del artículo 623 hace buena nuestra opinión de que no debe responder el naviero cuando el capitán no le ha dado conocimiento de que existía un fondo expedicional de motistas. Dice dicho párrafo que no es responsable el naviero de las obligaciones que haya contraído el capitán fuera de los límites de sus atribuciones, sin una autorización especial.

Dado que el capitán es el representante de los partícipes en la madera y asume en cierto modo el carácter y personalidad del naviero, las referencias que hace la segunda parte del art. 643 del Código de comercio deben entenderse al capitán que navega según la costumbre catalana.

Con arreglo á la terminante disposición del art. 686, el naviero será responsable de la expedición; pero cuando quien firma los recibos de madera y de mota, es el capitán, y él, y solo él, administra los fondos para carenas, reparaciones, despacho de Aduanas y de Comandancia, provisiones, pago de salarios á la tripulación, gastos de puerto, fondo expedicional, corretajes, comisiones, etc., etc., etc., será directamente responsable el capitán y los suyos, y subsidiariamente la casa naviera, y si tuviese conocimiento del fondo expedicional y de las acciones en madera, y si tuviese en su poder los fondos y si hubiese lucrado su comisión y garantía sobre ellos.

(1) Informe sobre las consecuencias que ha producido la reforma arancelaria del Sr. Figuerola, pronunciado por ante la Comisión especial arancelaria reunida en el Ministerio de Hacienda, en la noche del 12 de mayo de 1880, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Fernando Alvarez.

garizada de que los buques de vela más ó menos tarde estén llamados á desaparecer. Consideramos útil extractar de dicho folleto los siguientes párrafos:

«Todas las naciones tienen destinado á la marina gran parte de su presupuesto, y comparando la cantidad que designan algunas naciones á este objeto, con la que designa España, se nota que esta queda algún tanto rezagada. De los datos que inserta el Sr. D. José M.^o Romero y Salas en su obra «La Marina militar en España», últimamente publicada, se viene en conocimiento de que: España es, por su posición, por su historia y por sus atenciones coloniales, una nación eminentemente marítima; sus necesidades son mayores que las de Alemania y Francia é iguales á las de Inglaterra, y mientras Alemania dedica á su marina el ocho por ciento del presupuesto total de gastos (57.590,369 pesetas), Francia el siete por ciento (211.352,377), Inglaterra el diez por ciento (299.057,900), España sólo el tres y medio por ciento (30.831,293). Por estos datos aproximados no cabe duda de que los intereses marítimos en España están desatendidos, si además se tiene en cuenta, que nosotros, á diferencia de alguna de las naciones mencionadas, tenemos las posesiones ultramarinas diseminadas en Europa Africa, América y Oceanía (1).

(1) Desde 1870 hasta la fecha, los presupuestos de Marina han importado 437 $\frac{1}{2}$ millones de pesetas, y los únicos buques construidos en ese período han sido diez cañoneros, cuatro cruceros de tercera clase, dos de primera, dos avisos, un transporte y un monitor arrinconado en el Ferrol, y la construcción de los dos nuevos barcos de alguna importancia, los cruceros *Aragón* y *Navarra*, ha tardado doce años el primero y quince el segundo. Eso sí, se han consumido grandes cantidades en carenas y reparaciones de cascos viejísimos, y se ha seguido el ruinoso sistema de poner quillas de buques que han de esperar largos años para terminarse, materiales que son insuficientes cuando al fin parecen: todo lo cual da por resultado barcos inútiles, deficientes del todo, pero que han absorbido grandes sumas, aumentadas por el largo tiempo que ha necesitado su construcción.

Los anteriores datos los tomamos de la comisión del Congreso en su reciente dictamen sobre reorganización de la Marina de guerra española. Dicha comisión, después de un examen detenido de los barcos existentes, se ha visto en la necesidad de decir que no tenemos escuadra. ¡No será ciertamente porque al país deje de costarle muchísimo dinero!

La situación por demás lamentable y altamente vergonzosa de la Marina de guerra española, á mediados de 1885 y después de más de diez años de Restauración, la expone la comisión citada en los términos que textualmente pasamos á transcribir:

«De los cuatro grupos en que quedan divididos los viejos cascos, sobre cuyos mástiles flota el pabellón español, casi ninguno está en disposición de combatir.»

«Sólo dos fragatas, la *Victoria* y la *Numancia*, dos cruceros, el *Aragón* y el *Navarra*, y dos transportes, el *San Quintín* y el *Legaspi*, y con ellos algunos barcos pequeños, pueden considerarse en estado de servicio. Y aun estos, por comparación con los demás que, arrinconados ó próximos á morir, arrastran, más bien que conducen, nuestra artillería y nuestros soldados á lo largo de los mares, expuestos á cada momento á desaparecer con ellos en el fondo de los abismos.»

Vea el señor Estasen como al dedicar á nuestra Marina sólo el tres y medio por ciento del presupuesto total de gastos, todavía se le ha concedido demasiado, resultando un presupuesto excesivo para lo poco y mal que ha hecho. ¡OCHENTA Y SIETE Y MEDIO MILLONES DE DUROS gastados improductivamente en menos de quince años, para llegar á la triste realidad de que la Marina de guerra española sólo pueda disponer de dos acorazados, dos cruceros y dos transportes en regular estado de servicio, y aun estos, no en absoluto, sino con relación á los demás, que deberían ser desguazados!....

»Sin duda, no se comprende en España toda la importancia que tiene una institución como la marina, y sin duda se la vé solamente bajo el exclusivo punto de vista económico. Nosotros hemos de decir y hemos de sentar que no es un medio de transporte únicamente, ni un medio de riqueza; ni la marina militar es sólo un medio de poder. Es realmente la marina una institución que crea riqueza, que crea bienestar, que une entre sí á los pueblos, que los comunica y que es un germen de moralidad y de buenas costumbres.

»Pero pasemos á otro punto muy debatido y muy tocado por los libre-cambistas, aunque han demostrado no tener á manos los convenientes datos para ello; vamos á la cuestión magna de los buques de vela y de los buques de vapor. Cada vez que se habla de la marina y de su decadencia, nos dicen lo mismo los señores libre-cambistas: *El buque de vapor ha sustituido al buque de vela, el buque de hierro ha sustituido al buque de madera*. Esto en tésis general y de una manera absoluta no puede sostenerse. Los datos que presentaré á la Comisión y el cuadro adjunto que tengo á la vista y que también dejaré en su poder, demuestran como siguen construyéndose en el extranjero, en estos últimos años, buques de madera y buques de vela; y es de suponer que si en el extranjero consideraran de igual manera que los libre-cambistas españoles á los buques de vela, los abandonarían, y no aumentaría en la proporción que aumenta su construcción. En el año 1872, según consta de un estado del movimiento de las construcciones de los buques de vela y de vapor (en los años que se expresan) se construyeron 56,529 buques, cuyo tonelaje es de 14.563,868 toneladas, y en 1877 se construyeron 51,912 buques de vela con 14.799,139 toneladas: todo lo cual resulta del adjunto cuadro.

Movimiento de las construcciones de los buques de vela y de vapor en los años que se expresan.

AÑOS	BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR	
	NÚMERO	TONELAJE	NÚMERO	TONELAJE
1872	56,529	14.563,868	4,335	3.680,670
1873	56,281	14.185,856	5,148	4.328,193
1874	56,289	14.523,630	5,365	5.226,888
1875	57,258	15.099,001	5,519	5.364,492
1876	58,208	15.553,368	5,771	5.686,842
1877	51,912	14.799,139	5,471	5.507,699
1878	49,524	14.317,430	5,462	5.595,175

»De estos datos resulta que es visible el aumento de la construcción de buques de

¿Y qué hacen, y para qué sirven los titulados representantes del país en las cámaras españolas?...

Entre los políticos al uso priva hoy aquí el original estribillo de que nuestro porvenir está en Africa.

Y tienen muchísima razón: allí debieran ir todos para gobernarla y hacerla tan próspera y feliz como han hecho á nuestra querida España. De seguir como hasta aquí, sería este el mejor servicio que pudieran prestar á su patria, y el país contribuyente se lo agradecería infinito. ¡Pobre país!....—E. O. C.

vapor; pero también que no es menor la construcción de buques de vela; pues en el año 1876 alcanza una cifra mayor á los anteriores, y si bien disminuye en 1877, alcanza en este año, por lo que respecta al tonelaje, una cifra mayor que la correspondiente á los años 1872, 73 y 74.

»El periódico de donde he tomado los anteriores datos, hace las observaciones siguientes, que son muy oportunas; dice así: «Entrando en el exámen de los guarismos que preceden, vése que la disminución de la marina de vela no ha tenido lugar en todos los países. En un mismo año la marina de vela norte-americana presenta una disminución de 257 barcos y 70,899 toneladas; la marina italiana perdió 1,267, que representaban 533,360 toneladas; la francesa 328, que sumaban en junto 70,834, y la española 1,154 con un total de 221,518 toneladas. Las marinas noruega, rusa, sueca, austríaca; griega, portuguesa, danesa, turca, etc. sufrieron poco cambio, pero por el contrario la marina inglesa presenta un aumento de 629 buques de vela, que representan 120,088 toneladas, y la marina alemana 61 buques que alcanzan en junto 38,830 toneladas. No será fácil dar con el motivo que impulsa ahora á pueblos tan expertos como Inglaterra y Alemania á aumentar su marina mercante de vela cuando en todas partes se la vé desaparecer ante la de vapor; más por lo mismo que el hecho es extraordinario vale la pena de ser estudiado y apreciado en lo que pueda tener de oportuno y bien meditado.»

»El problema no es tan sencillo como á primera vista parece: no es que en el mundo desaparezcan por completo los buques de vela y hayan de sustituirlos los de vapor, en muchos casos tiene inconvenientes el vapor y produce la carestía de los fletes; y aquí tengo la cita de un periódico *Phare de la Loire*, que explica en cierto modo el porqué de las dificultades en largas travesías, del vapor, y dice así: «Para largas travesías que no pueden acortarse aprovechando el Canal de Suez, los grandes buques á vela son más ventajosos que los vapores. Si así no fuera, los ingleses sólo contruirían buques á vapor, y no obstante vemos que su comercio del Pacífico lo hacen dos valeros por cada vapor.»

»En un estado adjunto tomado de un artículo publicado por el vocal de esta Comisión, Sr. D. Servando Ruíz Gómez, con el título de *La Marina mercante y el Derecho diferencial de bandera*, se demuestra que en España, no es cierto que haya producido la supresión del derecho diferencial de bandera un aumento en los buques de vapor, puesto que ya antes de dictarse el Decreto de 22 de noviembre de 1868 aboliendo el derecho diferencial de bandera, se notaba un pequeño descenso, á contar desde el año 1860 al 68, en el tonelaje de buques de vela y vino un aumento desde el año 1860 al 67 en buques de vapor; igual ó parecida progresión que se nota con posterioridad al año 1868: luego no es esta la causa; había una persistencia de causas que obraban desde el año 1860 y que continúan obrando para producir la disminución de buques de vela y el aumento de los de vapor. Para abreviar, consignaré las cifras del primero y del último año, porque quedará el cuadro en poder de la Comisión: «En 1860, había 1,352 buques de vela en España con 271,125 toneladas; en 1868 había 1,312 con 147,160 toneladas, »y en 1860 había 28 buques de vapor con 87,797 toneladas y 4,564 caballos, y en 1867, »49 buques de vapor con 25,239 toneladas y 14,860 caballos.»

»Hé aquí el estado del Sr. Ruíz Gómez, inserto en un artículo que con el título *La Marina mercante y el Derecho diferencial de bandera* publicó dicho señor en la *Revista de España*.

Estado de los buques de vela con destino á la navegación de altura, existentes en España en los años que se expresan.

AÑOS	BUQUES	TONELADAS
1860	1,352	271,125
1861	1,446	245,312
1862	1,395	254,326
1863	1,376	253,820
1864	1,372	256,596
1865	1,384	265,003
1867	1,343	260,360
1868	1,312	147,160

Estado de los buques de vapor con destino á la navegación de altura, existentes en España en los años que se expresan.

AÑOS	BUQUES	TONELADAS	CABALLOS
1860	28	8,797	4,564
1861	36	12,035	5,185
1862	43	20,488	7,099
1863	47	22,624	7,882
1864	47	26,876	8,344
1865	58	27,647	8,914
1866	48	24,688	8,786
1867	49	25,239	14,860

»Estos datos están tomados de un trabajo publicado por D. Servando Ruíz Gómez, individuo de esta Comisión, con el título de *La Marina mercante y el derecho diferencial de bandera*, quien á su vez, según se expresa en el mismo, los tomó del Ministerio de Marina.

»La progresión ya ventá marcada de antes, por consiguiente no se diga que es la reforma arancelaria; es que ya antes, cuando aquella reforma no existía, venía continuándose el aumento en el vapor y la disminución en la vela.»