

MODELO de factura expedicional.

FACTURA expedicional del cargamento que conduce la Corbeta «Estrella», capitán Gelpi, con destino á Montevideo y demás puntos que convenga.

Marcas	Bultos	Clases	DETALLE DE LOS ARTÍCULOS	VALOR		TOTAL	
				Pesetas	Cént.	Pesetas	Cént.
J. C.	162	Pipas	En junto forman 180 pipas vino tinto. . . . . una conteniendo en junto 1,000 ristras ajos de primera. . . . . docena de 1/2 @ aceite. . . . . una	180	»	32,400	»
»	18	Medias		17	50	1,458	33
»	36	Cuartos		7	50	3,750	»
Estrella	20	Serones				37,608	33
	500	Botijas			752	17	
	736	Bultos			38,360	50	
			Comisión 2 p. % . . . . .				
			Total Pesetas. . . . .				
			S. E. ú O.				
			Barcelona 26 Setiembre 1884.				
			EL ARMADOR				
			Jacinto Batlle				

MODELO

DE LA CUENTA CORRIENTE DE UNA NAVE

Ó SEA

CUENTA DE SU HABILITACIÓN

MODELO DE LA CUENTA CORRIENTE DE UN BUQUE, Ó SEA CUENTA DE SU HABILITACIÓN

**DEBE** \_\_\_\_\_ Corbeta «Estrella», capitán J. Gelpí \_\_\_\_\_ **HABER**

1884		PESETAS	CENT.	1885		PESETAS	CENT.		
Setiembre.	20	Satisfecho por la cuenta de provisiones ó panática.. . . . .	3,000	»	Agosto..	18	Importe del fondo expedicional ó cuenta mota recibido del capitán		
	22	Entregado al capitán por avances á la tripulación y otros gastos.. . . .	2,000	»			J. Gelpí. . . . .	45,000	»
	24	Satisfecho despacho de Aduana y Comandancia. . . . .	1,000	»					
	»	Importe de la factura expedicional . . . . .	38,360	50					
	»	Entregado al capitán por saldo . . . . .	639	50					
			45,000	»				45,000	»

S. E. ú O.

Barcelona 26 Setiembre de 1884.

EL ARMADOR  
**Jacinto Batlle**

Digamos ahora algo sobre las participaciones en los buques y sobre el reparto de los beneficios ó pérdidas que rindan sus expediciones.

Para calcular el número de partes de que consta un buque, hay que tener presente que se regulan estas á razón de seis partes por cada mil quintales de carga que puede conducir.

Al decir esto, nos referimos á la marina catalana, y singularmente á la de Masnou, población riquísima y floreciente años atrás y hoy en decadencia, entre cuyos marinos era costumbre calcular el coste de una nave por el valor de 750 duros por cada mil quintales de carga que pudiera contener, por más que en la práctica la construcción de la misma viniera á veces á costar menos. Podríamos citar el caso de un buque, de carga 5,500 quintales, cuyo costo fué de unos diez y ocho mil y pico de duros, que representan 24 partes aproximadamente de 750 duros cada una, y que por razón de su cabida ó carga le correspondieron 33 partes, á razón de seis partes por cada mil quintales, según acabamos de exponer.

Para el reparto de los beneficios resultantes al liquidar un buque su viaje (1), hay que reducir el importe del fondo expedicional á partes, dividiéndolo por 750 duros de que es costumbre aquí que conste cada una; y estas partes sumadas con las de que se compone el buque (madera ó casco), forman el número total de acciones ó participaciones por el que se dividen los beneficios obtenidos, según es de ver por el modelo de una liquidación de esta especie que á continuación presentamos. Así las practican las poblaciones de la costa de Cataluña comprendidas desde Barcelona á Mataró.

(1) En el tomo I de EL CONSULTOR DEL TENEDOR DE LIBROS, al tratar del Diario, páginas 22 y 23, se presenta un modelo de dicho libro con asientos de la liquidación de un buque. Si, con los antecedentes que hemos expuesto aquí, se fija el lector en aquellos asientos, los comprenderá de sobra, porque trazan por sí solos y dan á conocer un método de contabilidad aplicable á negocios navieros. Dichos asientos son copiados de la realidad y tomados de la práctica, como lo son todos los que comprenden los distintos modelos del libro Diario á que nos referimos, y cuanto presenta EL CONSULTOR.

**LIQUIDACIÓN del viaje de la Corbeta «Estrella», capitán Gelpi, salida de este puerto el día 26 de Setiembre de 1884 para los de Montevideo, Cienfuegos, Savannah y regreso á Barcelona.**

	MONEDA NACIONAL		PESOS FUERTES		PESOS FUERTES	
<b>MONTEVIDEO.</b>						
Producto de la factura expedicional. . . . . Duros.	8,594	25		Duros	9,327	34
Cobrado por la parte de flete. . . . .					2,640	»
Entregado al capitán para gastos del buque. . . . . Duros			250	20		
Valor de la factura tasajo. . . . .			11,717	14		
<b>CIENFUEGOS.</b>						
Producido de la factura tasajo. . . . .					13,469	50
Cobrado por la parte de flete. . . . .					2,339	80
Satisfecho gastos por c/del capitán. . . . .			1,334	10		
Entregado al capitán en tres letras s/Nueva York. . . . .			14,475	20		
<b>SAVANNAH.</b>						
Entrega del capitán de las tres letras s/Nueva York. . . . .					14,475	20
Gastos suplidos por c/del capitán. . . . . Pesos papel.	1,073	05	4,048	90		
Valor factura algodón. . . . . Papel.	13,735	35	13,426	30		
			Duros		42,251	84
					211,259	20
			Pesetas.		211,259	20
<b>BARCELONA.</b>						
Producido de la factura algodón. . . . .					60,726	»
Cobrado por la parte de flete. . . . .					4,262	50
Gastos en Barcelona. . . . .			4,791	60		
Entregado al capitán para salarios y otros gastos. . . . .			5,500	»		
			221,550	80	276,247	70
Importe del fondo ó c/mota. . . . .			45,000	»		
			266,550	80		
Beneficio á repartir. . . . .			9,696	90		
			Pesetas.		276,247	70
<b>COMPROBACIÓN.</b>						
Producido del algodón. . . . .					60,726	»
Cobrado por fletes de Savannah á Barcelona. . . . .					4,262	50
Gastos en Barcelona. . . . .			4,791	60		
Entrega al capitán para salarios y otros gastos. . . . .			5,500	»		
Fondo ó c/mota. . . . .			45,000	»		
			55,291	60	64,988	50
Beneficio á repartir. . . . .			9,696	90		
			Pesetas.		64,988	50

## REPARTO.

Buque consta de. . . . .	24 partes.
Fondo 9,000 ds. á 750 ds. por una parte. . . . .	12 »
Total. . . . .	36 partes.

Las 9,696'90 pesetas repartidas por 36 partes corresponden á cada una. . . . . Ptas. 269'36

## CORRESPONDEN:

Por una parte. . . . .	Ptas. 269'36
» media parte. . . . .	» 134'68
» duros 300 ó una mota. . . . .	» 107'74
» » 150 ó media mota. . . . .	» 53'87
» » 100 ó un tercio de mota. . . . .	» 35'91

Barcelona 15 de Marzo de 1885.

EL ARMADOR

Jacinto Batlle

## Reparto de los beneficios por el sistema de Arenys y demás puntos de la Costa de Cataluña.

Beneficio s/liquidación. . . . .	Ptas. 9,696'90
Valor del buque en esta fecha. . . . .	9,000 duros.
Importe del fondo ó mota. . . . .	9,000 »
Importe total. . . . .	<u>18,000 duros.</u>

Cuyos beneficios de 9,696'90 pesetas á repartir por los 18,000 duros de capital, corresponden 53'87 pesetas por 100 duros.

## Reparto por el sistema de Mallorca.

Suponiendo que uno de los interesados no ha podido interesar la parte de mota que le correspondía.

Beneficio s/liquidación Ptas. 9,696'90 que repartidas por las 16 partes del buque corresponde á cada una. . . . . Ptas. 606'05

D. N. N. por su parte de beneficios. . . . . Ptas. 606'05

Por la parte que representaba á mota de  $\frac{1}{16}$  s/9,000 ds.-562'50 ds. á razón de 1 % mensual á cambio marítimo por 6 meses. . . . . » 168'75

Parte que debe cobrar D. N. N. . . . . Ptas. 437'30

Fuera de las poblaciones de la costa de Cataluña desde Barcelona á Mataró, las demás poblaciones marítimas del Principado dan al rendir viaje el buque un valor á éste, al que añaden el importe del fondo expedicional y reparten después sobre el total el tanto por ciento que de los beneficios corresponde á sus interesados respectivos.

En la isla de Mallorca es costumbre dividir el valor de los buques en diez y seis avos, y en la misma proporción forman el fondo expedicional. Si alguno de los co-propietarios no se halla en disposición de aprontar la cantidad que le corresponde, se le proporciona el capitán ó armador á cambio marítimo ó préstamo á la gruesa, cargándole los intereses, que suelen regularse al respecto de uno por ciento mensual (1).

(1) Dice el Sr. Estasen en una de sus Memorias citadas:

«Según noticias que he podido adquirir, en Mallorca, los contratos que nacen de los préstamos de cantidades para interesar en la propiedad y en las expediciones marítimas, tienen el carácter de préstamo á la gruesa aunque no con los excesivos intereses de este.

Para la construcción y habilitación del buque, pide el capitán á préstamos las cantidades que necesita, expidiendo recibos privados en que consta el capital, el interés que varía según la mayor ó menor garantía que el capitán ofrece, según el valor del buque y principalmente según la expedición que se trata de emprender.

En los recibos se expresa que en caso de haber pérdidas ó no sea suficiente el fondo del buque, queda este hipotecado á la seguridad de las cantidades que á préstamo tomó el capitán á nombre de quien va la expedición y el buque.

Este sistema tiene el inconveniente de que en caso de pérdidas y atendido el detrimento que continuamente sufre el buque en su valor, cuando no es suficiente para responder de las obligaciones que el capitán contrajo, los que prestaron, pierden en proporción del valor del buque y de su participación, pues no tienen acción personal ninguna contra el capitán ni sus herederos, ya que toda su garantía se concreta al buque, cuya suerte siguen los intereses que tienen en él.

Examinando luego el Sr. Estasen los derechos y deberes á que están sujetos los contratantes que siguen dicho sistema, pasa á enumerarlos en esta forma:

DERECHOS DE LOS INTERESADOS.—1.º Exigir cuentas justificadas del capitán á fin de cada viaje, cuando no les devuelva el capital é intereses íntegramente. 2.º A que les otorgue escritura pública por la participación. Rara vez se usa de este derecho, pues la base de los contratos de comercio, especialmente de las negociaciones en asuntos marítimos, es la buena fe. Desde el momento que se otorgue escritura pública cesará el derecho á los intereses y estarán sujetos á las formalidades, derechos y deberes que nazcan del contrato elevado á escritura pública según el Código de comercio. 3.º A retirar el capital prestado al fin de cada viaje y á cobrar los intereses estipulados haciendo efectivo su crédito contra el buque. 4.º A endosar su título á persona capaz.

DEBERES.—1.º Ha de limitar la petición de su crédito por capital é intereses al buque y fondos expedicionales, aun cuando no fuesen suficientes, dividiéndolo á prorata en caso de pérdida no teniendo acción alguna personal contra el capitán. 2.º Estar á las resultas del éxito de las expediciones; por lo tanto, si hay necesidad de vender el buque y sus efectos, antes de terminarse la expedición, probada la necesidad y demás circunstancias que las leyes civiles y mercantiles exigen, deberán estar á lo practicado por el capitán, quien es verdadero administrador, y á quien podrán exigir explicaciones, cuentas y comprobantes.

DEBERES DEL CAPITÁN.—1.º Expedir recibos donde constare el nombre del prestamista, la cantidad prestada, los intereses estipulados, el objeto de la expedición ó expediciones á que se concreta el préstamo, el nombre del buque, la irresponsabilidad personal del capitán cuando no alcance el buque y fondo expedicional á pagar capital é intereses la expresión de que el préstamo á ventura marítima, se verifica á usanza de Mallorca, la fecha del recibo y la firma del capitán. 2.º Tiene el capitán el deber de rendir cuentas á los interesados cuyos capitales administra. Exceptuase el caso en que devolviese íntegro capital é intereses.

Creemos inútil hablar de los buques de otras matrículas, porque sólo acostumbran á navegar á flete y los beneficios se reparten á un tanto por ciento proporcional al valor que cada interesado representa en la nave.

Falta hablar ahora de la realización del cargamento que conduce un buque por cuenta de expedición al arribar otra vez al puerto de salida, término de su viaje redondo.

Encargado, como es consiguiente, el armador de la venta de dicho cargamento, abre una cuenta especial titulada **Cargamento de tal buque**, á cuyo haber traslada el importe de las ventas á medida que se vayan verificando, y al debe todos los gastos, derechos de aduana, comisiones, corretages y además que ocurran. Terminada la venta de todos los artículos que el buque conducía, se formula la cuenta de venta, cuyo liquido producto ha de ser enteramente igual al saldo de la cuenta de **Cargamento**, saldo que se traslada entonces á la particular del buque.

Practicase luego la liquidación general del viaje, y el resultado de este, más el importe del fondo expedicional si ha habido beneficios, ó deducido de este fondo si arroja pérdidas, debe ser exactamente igual al saldo de la cuenta particular del buque. Por manera que esta desempeña aquí el papel de cuenta de liquidación, concentrando en sí todas las partidas que la componen.

Como se deja comprender, los beneficios resultantes se entregan al capitán con cargo á dicha cuenta particular del buque, para que los distribuya á los interesados; quedando esta con un saldo haber que representa exactamente la cantidad primitiva que, como fondo expedicional, disponía el buque al emprender su viaje.

Si el resultado de la liquidación es pérdida, el capitán cuida de cobrar de cada motista la parte que le corresponde reponer al fondo del buque, y luego hace de ello entrega al consignatario-naviero. Cuando alguno de los motistas no puede satisfacer la pérdida que le corresponde, se deduce esta de la participación que tenía, se le cangea su recibo por otro de la cantidad que queda á su favor y, como es consiguiente, disminuye entonces el fondo expedicional de la nave.

La realización del cargamento representa una operación de venta por cuenta ajena, y esta puede verificarse al contado ó á plazo, siendo susceptible de todas las condiciones á que dan lugar los contratos de compra y venta. Consideramos inútil descender á explicar tan sencillos asientos, temerosos de inferir con ello grave ofensa á la ilustración del lector.

EMILIO OLIVER CASTAÑER.

3.º Firmar escritura pública cuando los interesados lo exijan, cancelándose el recibo. 4.º Devolver el capital é intereses prestados á menos de hacer abandono de buque y efectos.

**DERECHOS DEL CAPITÁN.**—1.º A que se le reintegre del fondo por sus desembolsos, salarios, etc., y honorarios de capitán é intereses, teniendo al efecto la consideración de prestamista, entrando como tal en la masa de acreedores. 2.º A que la acción de los partícipes en caso de no poder devolver capital é intereses se limite al buque y fondo, quedando salva su personalidad y sus bienes á menos que la imposibilidad de la devolución fuese debida á culpa, negligencia ó mala fe del capitán debidamente probada.

Por regla general este contrato se regula por la costumbre de los antiguos marinos de Mallorca. Los comprobantes de la expedición suelen ser los libros del capitán y hará fe la declaración de los oficiales de la nave y de los hombres de mar.»

## CONCLUSIÓN.

Aquí damos por terminada la presente obra, habiendo cumplido, hasta donde hemos sabido y podido, lo que al comenzarla prometimos. Nuestra tarea no ha sido tan llana y expedita como quizás presuman nuestros lectores; hemos debido vencer obstáculos y dificultades, que nunca faltan en toda empresa, y, tal vez por este motivo y por ser superior á nuestras fuerzas, no ha podido ser tan perfecta y acabada cual era nuestro deseo. A ello puede haber contribuido el ser este un libro especial, *sui generis*, en el que bajo un punto de vista enteramente nuevo, nos propusimos escribir sobre materia tan árida de suyo como es la contabilidad, de manera que pudiera leerse sin cansancio. Tanto para conseguir dicho objeto como por la naturaleza é importancia de los estudios especiales que el libro contiene, estudios de aplicación, fundamentales, y que se rozan íntimamente con varios ramos del saber, así con la política como con la administración, con el derecho como con la economía social, con la historia como con el alto comercio y la alta banca, debimos presentar un juicio histórico-crítico de casi todas nuestras grandes instituciones mercantiles. Esto, al par que daba al libro cierto carácter ameno y erudito, lo hacía más curioso y útil por muchos conceptos y obedecía, además, á la patriótica mira de difundir y propagar en la clase mercantil ciertas ideas, á cuyo desconocimiento ú olvido por todas las clases sociales atribuímos principalmente el profundo malestar que aqueja á nuestra desgraciada patria.

Nadie podrá negar, ciertamente, que en España se da poca importancia á las cuestiones económicas, que tan saludable como decisivo influjo han de ejercer en sus ulteriores destinos, y que por el desvío y menosprecio con que se las mira hoy, son causa de la mayor parte de los males que la afligen. La poca importancia que se concede aquí á las cuestiones económicas la prueba el hecho significativo, triste y bochornoso de que no han sido incluidas en el programa de ningún partido. Hora es ya de que cese tamaño escándalo, de que las clases contribuyentes salgan de su mutismo y apatía, y hagan comprender á cuántos rijan ó aspiren á rejir la nave del Estado, que más que la política miserable y rastrera á que estamos habituados, lo que importa es plantear desde luego una verdadera y amplia descentralización administrativa; es simplificar y moralizar de arriba á bajo la administración; es introducir en los presupuestos severísimas economías; es disminuir notablemente el del ministerio de la Guerra; es introducir vigorosas reformas en la organización de la Marina de guerra y en la distribución de sus ingresos, de modo que se obtengan recursos de sobra que aplicar á