

algún otro particular, el resto es de lo que se ve en todos los jardines.

En tercer lugar, y esto es lo más grave, aquel conjunto no corresponde al título: excepto el marqués de Salamanca, que exhibe unas judías, alcachofas, fresones y tomates, y un murciano que ha mandado diversas variedades de frutos del género *citrus*, (limones, naranjas, limas, etc.), no hay ni un sólo ejemplar de plantas de huerta, sino de adorno. ¿No hay hortelanos en España? ¿Se quiere dar preferencia á las flores sobre las hortalizas? Dígase francamente, pero bórrese el título de sociedad de horticultura (y central nada ménos), y póngase el de floricultura y jardinería, si todos sus certámenes han de ser como el actual. Así sabrá el público que podrá distraerse oyendo la música, contemplando la gente de buen tono, disfrutando de un sitio ameno, pero que no aprenderá nada en el ramo que parece debe ser el principal, á juzgar por el título (en español castizo) de la asociación.

MEETING LIBRECAMBISTA

El domingo 21 del corriente se celebró en el teatro de la Comedia de esta córte una reunión de partidarios del libre cambio (y de aficionados á oír discursos), para coadyuvar á los dos puntos siguientes: *necesidad de decretar la libre introducción de cereales: urgencia del establecimiento de la base quinta*. Presidía el Sr. Figuerola, y hablaron los Sres. Moré, Rodríguez, Azcárate y otros.

Realmente el objeto no era preparar la opinión, porque no creemos que la expresada por unos cuantos madrileños, más ó ménos ocupados, que asistirán al *meeting*, pudiera ser lo bastante para pedir la libre importación de cereales, cuestión compleja que depende de varias causas, que interesa á labradores y comerciantes, ni tampoco para decidir la segunda parte del tema. Era atacar al Gobierno actual, que prometió ciertas cosas, por boca de sus corifeos cuando estaban en la oposición, y que ahora parece que no cumple. De las palabras del señor presidente del Consejo de Ministros al resumir en el Senado la discusión sobre el tratado de comercio con Francia, se deduce que el Gobierno mantiene el *statu quo* en la base 5.^a de la reforma arancelaria durante los diez años del tratado. Respecto de los cereales, resulta que, en vista de la baja de precios, por efecto de las recientes lluvias, no hay el propósito tampoco de hacer nada en las esferas oficiales.

Nos parece, pues, que en vez de *meeting*, debiera haberse llevado la cuestión al Parlamento, y como esto es ya algo, y áun mucho, de político, no añadimos una palabra más.

SECCIÓN OFICIAL

MINISTERIO DE MARINA

REAL ÓRDEN

Excmo. Sr.: Autorizado este ministerio por Real decreto de 8 del corriente para contratar con los fa-

bricantes del Reino, por medio de concurso, la construcción de cuatro juegos de máquinas y calderas, con destino respectivamente á los cañoneros *Magallanes* y *Elcano*, cuyos cascos se están construyendo en el Arsenal de la Carraca; al *Concha*, que se construye en el de Ferrol, y al *General Lezo*, en el de Cartagena; S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer se publiquen en la *Gaceta de Madrid*, las condiciones á que deberán satisfacer los aparatos de referencia, y á las que deberán sujetarse en sus proposiciones los fabricantes que deseen interesarse en el concurso.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 9 de Mayo de 1882.—*Pavia*.—Sr. Jefe de la Sección de Ingenieros.

MINISTERIO DE MARINA.—SECCIÓN DE INGENIEROS

Condiciones bajo las cuales se contratará por el ministerio de Marina con los fabricantes del Reino, cuyas proposiciones sean aceptadas, la construcción de las máquinas de cuatro cañoneros de hierro, á saber: el Magallanes y Elcano, que se construyen en el Arsenal de la Carraca; el Concha en el de Ferrol, y el General Lezo en el de Cartagena

1.^a Cada cañonero tendrá dos hélices, y éstas se moverán por acción directa con máquinas independientes del sistema llamado *compuesto*, ó sea de cilindros de alta y baja presión.

2.^a Los cilindros que actúan sobre cada eje, desarrollarán sobre los émbolos la fuerza de 300 caballos de 75 kilográmetros, de tal modo que la fuerza total de las máquinas, sea de 600 caballos indicados, hecha constar por repetidos diagramas en una prueba que dure cuatro horas.

3.^a En cada máquina correspondiente á una hélice sólo se tolerarán hasta 30 caballos por defecto de fuerza indicada bajo los 300, que, según la condición anterior, debe aquella desarrollar, y hasta ese límite se descontará al contratista un 0'333 por 100 del valor total, por que se hubieren contratado las máquinas de un cañonero por cada caballo de ménos que resulte en la máquina donde el desarrollo de fuerza sea menor.

Si el desarrollo de fuerza en una de las máquinas llegase á ser inferior á 270 caballos, las máquinas del cañonero serán desechadas.

4.^a El consumo de carbón no deberá exceder de un kilogramo por caballo indicado y por hora.

5.^a La disposición de máquinas y calderas será tal, que puedan colocarse en el buque bajo su cubierta superior, con arreglo al plano que se hallará en la Sección de Ingenieros del ministerio del ramo, y en las Comandancias de Marina de Barcelona y Sevilla, para consulta de quienes deseen examinarlo.

En él están marcados la posición que deben ocupar los centros de las calderas y máquinas, la distancia entre los ejes de las hélices, la altura de los mismos invariable en popa y aproximada en el sitio de los cilindros; su largo comprendido entre el centro de la hélice y el de la máquina; la posición de las hélices, así como también la manera de verificarse la penetración de los ejes en el casco del buque; debiendo hacerse observar que en el espacio comprendido entre los dos mamparos estancos extremos señalados en el plano para limitar la colocación de las máquinas y calderas, ha de reservarse sitio para llevar 70 toneladas de carbón, bajo la forma que mejor convenga al autor del proyecto de las máquinas, siempre que ella no impida el fácil transporte del combustible á los hornos de las calderas.

6.^a Las calderas serán en número de dos, cilíndricas con tubos de latón y tubos de estag de hierro, y

capaces de producir todo el vapor necesario para el desarrollo constante de la fuerza estipulada, sin que la presión efectiva del vapor en ellas exceda de cinco kilogramos por centímetro cuadrado, debiendo resistir en las pruebas en frío una presión doble. Irán revestidas interiormente de fieltro y madera, ó una sustancia aisladora de eficacia reconocida.

7.^a Los cilindros irán recubiertos exteriormente de fieltro ú otra sustancia aisladora, eficaz y duelas de caoba enzunchadas con latón, y estarán dispuestos para que se les pueda aplicar un indicador destinado á medir el esfuerzo á uno y otro lado de los émbolos, cuyas empaquetaduras serán metálicas.

8.^a Los condensadores serán de superficie, y cada máquina correspondiente á una hélice llevará el suyo. Los tubos serán de latón, estañados interior y exteriormente, y las placas de unión serán de bronce. Los tubos se podrán visitar y reemplazar sin desmontar ninguna parte importante de la máquina.

9.^a El agua para condensar el vapor se inyectará por medio de una bomba movida, bién por la misma máquina, bién por una máquina auxiliar independiente.

10. Las bombas alimenticias serán de bronce. Sus vástagos serán de metal Muntz, y todas sus válvulas de bronce y caoutchouc.

11. Todas las tomas de agua del exterior irán provistas de válvulas de Kingston, y los tubos de las mismas llevarán además un grifo de seguridad. Los tubos sujetos á cambios de temperatura tendrán uniones elásticas.

12. Las hélices serán de bronce de 2'60 metros de diámetro, no debiendo exceder de 125 el número de revoluciones que den por minuto, cuando las máquinas desarrollen toda su fuerza.

13. Habrá una máquina auxiliar para llevar las calderas, achicar el buque y llevar agua sobre cubierta.

14. Las máquinas y calderas estarán provistas de todos los accesorios necesarios, como tubos y grifos de nivel, manómetros de vapor y de vacío, salinómetros, contador de revoluciones, lubricadores, etc.

15. Al reconocerse por la comisión nombrada al efecto las máquinas y calderas, una vez terminadas en los talleres del constructor, se pesarán, y si su peso, comprendidos los ejes, hélices y agua de las calderas excediese de 110 toneladas, las máquinas y calderas serán desechadas.

16. Los ejes de las hélices en la parte de unión con ellas, en sus prensa-estopas y en los echaderos con los soportes exteriores irán recubiertos de una capa de bronce de suficiente espesor.

17. Todos los detalles de máquinas y calderas no relacionados en las condiciones anteriores, estarán sujetos en la clase de su material y en su disposición y colocación, al uso establecido en los buques de guerra.

18. El contratista reclamará oportunamente del Arsenal respectivo los planos exactos de las secciones del buque de que haya menester perfecto conocimiento para la construcción de algunas piezas, entre las cuales habrán de contarse los arbotantes de los ejes de las hélices arbotantes, que serán de hierro forjado.

19. El contratista entregará con las máquinas las piezas de respeto siguientes:

Dos hélices de bronce, una para babor y otra para estribor.

Dos tapas con sus prensa-estopas, una para cilindro de alta presión y otra para el de baja.

Dos émbolos con sus vástagos, uno para cilindro de alta presión y otro para el de baja.

Una barra de conexión con sus chumaceras y pernos.

Un émbolo con su vástago para bomba de alimentación.

El 10 por 100 del número total de tubos de los condensadores.

Dos juegos de válvulas.

Dos barras de excéntrica, una para cilindro de alta presión y otra para el de baja.

Dos collares de excéntrica, uno para cilindro de alta presión y otro para el de baja.

Cuatro dados para los sectores.

Un juego de muelles para las válvulas de escape.

Un juego de chumaceras para el eje de una de las máquinas.

Un juego de parrillas con sus soportes.

Un juego de llaves para las máquinas y calderas.

Una terraja de rosca Whitworth surtida de machos y hembras desde seis á 29 milímetros.

Trescientos tornillos con sus tuercas, surtidos para las máquinas y calderas.

Trescientas arandelas surtidas.

20. Las máquinas se construirán conforme á los planos y Memorias presentadas por los fabricantes en el ministerio de Marina, y aprobados por este centro.

21. El montaje de las máquinas á bordo se verificará en el Arsenal correspondiente por cuenta de la Marina, y bajo la exclusiva dirección del contratista ó de un representante suyo que él comisione al efecto, no debiendo empezar sino después de hallarse desembarcadas en el Arsenal las máquinas y calderas completas.

La administración cuidará de facilitar todos los recursos para que el montaje se haga en el menor plazo de tiempo posible, á fin de que no se demore la prueba final de las máquinas.

22. El pago de las máquinas se hará en cuatro plazos, á saber: un 25 por 100 del valor total al firmarse el contrato; otra cantidad igual cuando del reconocimiento hecho por los funcionarios de la Marina, previo aviso del contratista, resulte que se hallan torneados los cilindros, fundidos los condensadores, forjados los ejes y agujereadas las planchas de las calderas, reuniendo además todas estas partes las condiciones del contrato. Otro 25 por 100 cuando del reconocimiento hecho por los expresados funcionarios, resulte que las máquinas se hallan montadas en el taller en su totalidad; que las calderas resisten las pruebas en frío marcadas en la condición 6.^a; que el peso total de las máquinas no excede del prescrito en la 15, y que todas las partes, así en conjunto como en detalle, satisfacen al contrato; y el último 25 por 100, después de hechas las pruebas de las máquinas en movimiento, y resultar éstas con las condiciones estipuladas.

Si transcurridos cuatro meses á partir de la fecha en que hubieran quedado desembarcadas en el Arsenal respectivo las máquinas y calderas completas, no se hubiere verificado la prueba en movimiento de las mismas, se satisfará al contratista la mitad del importe del cuarto plazo, sin que esto le releve en nada de la responsabilidad que le corresponde al hacer la prueba.

23. Las máquinas completas deberán estar desembarcadas en el Arsenal correspondiente á los ocho meses después de firmado el contrato. Si transcurrido tal plazo no hubiese el contratista satisfecho esta condición, se le impondrá una multa del 3 por 100 del valor total de las máquinas, por cada 10 días de demora hasta llegar á 30 días, y pasado este límite habrá lugar á la rescisión del contrato.

24. El ministro de Marina nombrará los funcionarios que crea conveniente para inspeccionar las máquinas durante el curso de su construcción, así como los que hayan de proceder al reconocimiento, pruebas y recibo de las mismas.

25. Las pruebas para el recibo de las máquinas, se ejecutarán con el carbón elegido por el contratista

ante la Comisión designada al efecto, que extenderá un acta, donde se detallen las experiencias hechas en mar tranquila, para deducir los datos de trabajo desarrollado y gasto de combustible. Si hecha la primera prueba, el constructor estimare oportuno introducir modificaciones de corta importancia para el mejor funcionamiento de los aparatos, le será permitido hacerlo por su cuenta y se procederá á una segunda prueba. Si verificada ésta, volviere el constructor á creer necesaria alguna otra ligera modificación, se le permitirá practicarla dándose lugar á una nueva prueba. Si después de esta tercera tentativa quisiera el constructor introducir otras modificaciones, no podrá hacerlo sin previa consulta á la Superioridad, cuya resolución favorable ó contraria habrá de ser definitiva.

Los gastos que ocasione la primera prueba serán costeados por la Marina, y los de las demás por el contratista.

26. Los fabricantes del Reino que deseen hacerse cargo de la construcción de las máquinas de los cuatro cañoneros, de tres, de dos ó de uno solo, presentarán proposiciones al ministerio de Marina, acreditando además, los que no lo tengan ya acreditado, que cuentan con todos los elementos necesarios para llevar á cabo obras de esta clase.

27. Á dichas proposiciones se acompañarán planos de conjunto y detalle tan completos como son menester, para que pueda formarse clara y cabal idea del proyecto de las máquinas y calderas. También se incluirá una relación detallada de las piezas de respeto que hayan de entregarse con cada juego de máquinas.

Como indispensable complemento de los planos, se presentará una Memoria descriptiva del proyecto, dividida en dos partes, la primera de las cuales será destinada á definir circunstanciadamente el proyecto, á justificar todas sus particularidades, á demostrar la ventaja ó necesidad de tal ó cual disposición ó forma empleada en los aparatos y mecanismos, y á reseñar la clase de los diversos materiales que hayan de usarse en cada órgano ó aparato.

En la segunda parte se harán constar todos los datos sobre la regulación del vapor, las dimensiones de las piezas principales, y con todo detalle las de los aparatos; así, por ejemplo, al tratarse de las calderas, se especificarán los valores de las superficies de caldeo, área de las parrillas, los volúmenes de las cámaras de vapor y de agua, los espesores de las planchas en los diferentes lugares de su aplicación, etc.; al tratarse de los condensadores, se fijará la superficie de enfriamiento, número de tubos, etc.; y análogamente se procederá con respecto á los demás aparatos que constituyen el sistema. También se expresará el peso que se haya calculado para las máquinas completas y calderas llenas de agua.

28. El autor de una proposición debe consignar en ella la cantidad, por la cual se compromete á construir las máquinas y calderas, incluyendo los gastos del transporte de las mismas al Arsenal correspondiente, y los que le pueda ocasionar la dirección de las operaciones de montaje á bordo.

29. El Gobierno, en vista de las proposiciones que se le presenten, elegirá la más ó las más convenientes, y que ofrezcan mayores garantías de éxito, como resultado del estudio absoluto y comparativo que de ellas se haga; debiendo luégo el proponente formalizar su compromiso por medio de una escritura pública, en la que garantizará á la Administración el cumplimiento de su contrato.

30. El plazo que se concede á los fabricantes para presentar sus proposiciones en el ministerio de Marina, es de dos meses, contados á partir de la fecha en que

estas condiciones se publiquen en la *Gaceta de Madrid*.

Madrid 9 de Mayo de 1882.—El Jefe de la Sección, *Prudencio de Urcullu*.

GUIA DEL INVENTOR

DESCRIPCION DE LAS PATENTES DE INVENCION
CONCEDIDAS Y REGISTRADAS EN EL CONSERVATORIO DE ARTES DESDE 1° DE ENERO DE 1882.

140.—*Patente expedida en 28 de Enero de 1882 á don Emilio Welter, vecino de Paris*, POR UNA MÁQUINA CONTÍNUA DE REMATAR TEJIDOS DE RETORNO Y SECADO CONTÍNUO SIN CONTACTO.

Se compone de una máquina de preparar y de una série de tubos ó chapas caldeados por el vapor. Al salir la tela de la máquina de preparar pasa por debajo de los tubos de caldeo, y al llegar á su extremo retrocede para pasar por encima de los mismos.

En todo el largo de la pieza hay una ó varias hileras de tubos con nervios angulares colocados transversalmente al armazón, y que presentan una gran superficie de radiación y un secado enérgico.

141.—*Patente expedida en 28 de Enero de 1882 á don Ernesto Julio Pedro Mercadier, vecino de Paris*, POR UN APARATO ELECTRO-TELEGRÁFICO LLAMADO «TELERADIÓFONO MÚLTIPLES Y AUTOVERSIBLES».

Caracteriza este invento: primero, empleo de receptores ó transformadores radiofónicos y de los teléfonos para conseguir á gran distancia comunicaciones múltiples y autoversibles; segundo, empleo de señales rítmicas transmitidas simultáneamente ó por separado en una misma línea telegráfica por uno ó varios transmisores radiofónicos; tercero, empleo de líneas telegráficas recorridas por una corriente continua ó con un estado de carga estática conveniente; cuarto, empleo de resonadores dispuestos de modo que no refuercen más que un solo sonido, ó sea por receptores telefónicos dispuestos de modo que den por sí mismos una intensidad predominante á un sonido de altura determinada.

142.—*Patente expedida en 28 de Enero de 1882 á monsieur Louis Fiechter, vecino de los Estados-Unidos*, POR UN APARATO PARA SEPARAR DEL AIRE LAS PARTÍCULAS SÓLIDAS LIGERAS, ESPECIALMENTE APLICABLES Á LOS MOLINOS DE GRANOS.

Consiste el procedimiento en hacer pasar el aire á través de una cubierta ó forro de un tambor giratorio ó de un equivalente del mismo, provisto de una extensa superficie porosa, la cual en una parte de su revolución se libra de la materia adherente que contiene, que cae en un receptáculo separado por acción mecánica; y un aparato para purificar el aire, consistente en un tambor de superficie porosa ondulada.

143.—*Patente expedida en 28 de Enero de 1882 á Mr. Adamantius John Michael Bolanuchi, vecino de Dalwich (Inglaterra)*, POR MEJORAS EN EL TRATAMIENTO DE CIERTOS FRUTOS Y SEMILLAS, Y EL MÉTODO DE HACER EXTRACTOS Ó ESENCIAS DE LOS MISMOS Y DE ELABORAR LOS COMPUESTOS DE ELLOS.

El objeto de este procedimiento es trabajar las vainas y semillas del algarrobo, y del fruto del dátil, empezando por moler y tostar el fruto y colocarlo luégo en un recipiente con agua, haciéndolo hervir por tiempo suficiente, hasta extraer la esencia, á la que se añade extracto de café puro y de achicoria.

144.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á D. Pedro Simó, vecino de Cadiz*, POR UN NUEVO PRODUCTO DENOMINADO VINO MOSCATEL ESPUMOSO.

El procedimiento consiste en clarificar los vi-

nos por los medios usuales, introduciéndolos luégo en una máquina para fabricar gaseosas y vinos espumosos, plateada interiormente, donde se saturan de gas ácido carbónico.

145.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á Mr. Paul Villouain, vecino de la Rochelle (Francia), POR UN BARCO DESTINADO Á LIMPIAR EN LOS RIOS Y EN EL MAR LOS BAJOS Y BARRAS ARENOSAS.*

Posee este buque, que es un barco de vapor de la forma usual, potentes bombas aspirantes é impelentes que comunican con tubos inyectores en número variable y que sirven para revolver los fondos arenosos. Además está provisto de un escavador y de un agitador para surcar el fondo.

El trabajo del aparato consiste en remover la arena que forma en el agua una masa líquida que es arrastrada por la corriente, en los bajos fondos, quedando rebajado el nivel de la barra por consecuencia de su desplazamiento.

146.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á don Santiago Biosca Valls, vecino de Barcelona, POR UNOS CARRUAJES DE LIBRE-TRANVÍA.*

Estos carruajes se componen de sólo tres ruedas, con lo cual desaparece el movimiento transversal debido á la desigualdad de cuatro puntos de apoyo. El juego delantero se compone, pues, de una sola rueda, y las dos ruedas posteriores no tienen eje común, sino que se colocan en el interior del carruaje y con eje parcial corto para cada una, con lo cual se pueden hacer los vehiculos de caja ancha y baja plataforma como los de los tranvías.

147.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á monsieur John Louis Lay, vecino de Paris, POR MEJORAS EN LOS APARATOS PARA BOTAR AL AGUA IMPULSAR Y GOBERNAR É INCENDIAR LA CARGA DE BOTA TORPEDOS.*

148.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á don Rafael de Luna, vecino de Gracia, POR LA CONSTRUCCIÓN DE UNOS COCHES DE ELEGANTE FORMA CON TRACCIÓN CENTRAL EN EL TIMÓN, COLOCACIÓN DE LAS RUEDAS BAJO LA CAJA, PLATAFORMAS ANTERIOR Y POSTERIOR CON ASIENTOS*

Y COLOCACIÓN DE LA DOBLE LLANTA Y ALTURA DEL CARRUAJE DEL SUELO Á SESENTA CENTÍMETROS.

Esta patente tiene por objeto la construcción en España de los carruajes llamados «Ripert,» nombre de los inventores y que reúne las circunstancias de poder circular dentro ó fuera de la vía de los tranvías. Su forma es elegante, van sostenidos por sólidos muelles de acero, y su poca altura facilita la subida y bajada de viajeros. Las ruedas colocadas bajo la caja, evitan los encuentros y accidentes, y la doble llanta de que están provistas, con el intermedio de una materia elástica, suaviza los movimientos.

149.—*Patente expedida en 30 de Enero de 1882 á los Sres. D. Francisco de P. Saura y Fargas, D. Pedro García Corbera y D. José Barrufet, vecinos de Gracia, POR UN CONTADOR PARA GRANDES Y PEQUEÑAS CANTIDADES DE AGUA.*

Forma el cuerpo principal del aparato un cilindro con otro menor en su parte superior, descansando en un zócalo. Encima de este segundo cilindro está enroscado un tubo para la salida del agua medida, y en la inferior, el tubo de entrada. En el interior, hay las piezas siguientes. El tubo de entrada se prolonga y lleva en su interior un émbolo macizo de peso conocido que en su descenso descansa sobre un sostenedor.

En el centro del cilindro, hay una serie de ruedas de engrane, ó aparato de relojería cuya útima rueda inferior comunica con una esfera exterior: la de arriba engrana con un sin fin, cuyo eje lleva dos hélices horizontales.

El aparato funciona del modo siguiente: si la presión del agua no vence el peso mencionado va á dar contra las paletas de la rueda á quien hace girar y con ella todo el mecanismo de relojería, marcando la cantidad de agua que pase.

Si la cantidad y presión del agua, vencen la resistencia del peso, le hará subir y dejar en descubierto todo ó parte de una abertura inferior por donde pasará al interior del cilindro al mismo tiempo que por el tubo ó ramal.

(Se continuará)

F. SIVILLA.

PRECIOS CORRIENTES EN LÓNDRES EL 20 DE MAYO ⁽¹⁾

	Chelines.	Peniques.	Chelines.	Peniques.
Aceite español, por tonelada.....	775		780	
Acido sulfúrico, por libra.....		1		
Algodon, id.....		4 15/16		5 1/16
Azúcar, centrífuga de Cuba, por quintal.....	25		25	6
Carbon mineral, superior, por tonelada.....	14	6	15	
Cobre, inglés, superior, id.....	1.420		1.440	
Estaño, inglés, id.....	2.000		2.020	
Gutta-percha, por libra.....	2	6	4	
Hierro, en barras, de Gales, por tonelada.....	120		125	
Hierro, en chapa, id.....	180		200	
Hierro, de Suecia, id.....	195		210	
Lingote de primera fusion, escocés, id.....	47	7 1/2	48	
Pasas, de Valencia, por quintal.....	48		49	
Petróleo, por galon.....		5 3/4		5 7/8
Plomo, español, por tonelada.....	277	6	280	
Rails, de hierro, id.....	125		130	
Ron, de Jamáica, por galon.....	3		3	4
Salitre, refinado, por quintal.....	25	6	27	6
Tabaco, de Maryland, en rama, por libra.....		5		9
Tabaco, de la Habana, id., id.....	1	6	6	
Trigo, de Odesa y el Danubio (las 400 libras).....	21		23	
Zinc, por tonelada.....	400		405	

(1) Damos los precios del mercado inglés, por ser éste el regulador en toda Europa de los principales artículos industriales y agrícolas. Insertamos los límites de las oscilaciones de dichos precios. Conservamos las unidades inglesas, para no disminuir la autenticidad y facilitar las relaciones. Sus equivalencias aproximadas son: *chelin*, que vale 5 reales; *penique*, cada chelin tiene 12; la *tonelada*, pesa 1.016 kilogramos; el *quintal* pesa 51 kilogramos; la *libra* pesa 453 gramos; el *galon* mide 4 1/2 litros.