

EL SIGLO INDUSTRIAL.

POLÍTICA, INDUSTRIA, FERRO-CARRILES, MINAS, COMERCIO, CIENCIAS Y ARTES, ECONOMÍA POLÍTICA.

Este periódico sale todos los lunes.
Se suscribe en las principales librerías, tanto de la capital como de las provincias.
No se admiten suscripciones por menos de tres meses en España, y de seis fuera de ella.
Ni correspondencia que no sea franca de porte.

Precios para toda España.
Por tres meses..... 12 rs.
Por seis..... 22
Por un año..... 40
Un número suelto..... 10 ctos.

Para el extranjero.
Por seis meses..... 28 rs.
Por un año..... 50
Para Ultramar.
Por seis meses..... 2 ps.
Por un año..... 4

Los *anuncios* se pagarán á precios convencionales, y sólo se reciben en la Redacción, Turco, 10, cuarto 2.^o
La Dirección se reserva el derecho omnímoto de rehusar la inserción de cualquier anuncio, sin dar explicaciones á los interesados.

RESÚMEN.

- I. ADVERTENCIA.
- II. REVISTA SEMANAL.
- III. EDITORIAL. — Á la Gaceta de caminos de hierro. — La comisión que ha de legislar sobre edificación y ensanche. — Suelos. — Ferro-carriles portugueses.
- IV. VARIEDADES. — La ciencia popular.
- V. CRÓNICA.
- VI. ANUNCIOS.
- VII. BOLETINES.

ADVERTENCIA.

Nuestro periódico ha sido acusado de injuria y calumnia por la Compañía de Zaragoza á Pamplona y por el Sr. D. José de Salamanca. Durante la última semana hemos comparecido ante el Juez de Paz citados coetáneamente por las dos partes mencionadas.

EL SIGLO INDUSTRIAL fuera de un error cometido en un número de kilómetros y rectificado espontáneamente antes de que fuéramos citados, no ha publicado, respecto á D. José de Salamanca y á la Compañía del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, más que documentos conocidísimos que pertenecen á la historia financiera de nuestra época y cuya publicacion seguimos juzgando muy oportuna y muy conveniente en estos momentos. Por lo demás EL SIGLO INDUSTRIAL no ha atacado al Sr. Salamanca ni á nadie en la vida privada, ni es tampoco responsable de las palabras que hayan podido pronunciar en Paris el Banquero M. Mirés y el Abogado M. Plocque.

REVISTA SEMANAL.

La semana pasó enteramente sin que su trascurso nos permitiera cambiar el desfavorable juicio que habíamos formado ya respecto al mes de Diciembre.

Encabezada esta Revista indicando inmovilidad en la alta de carácter en

la marcha de los mercados, cuando los despachos de 1.^o de Enero han venido á probar que los tiempos se suceden sin parecerse, y que no en balde hemos dejado atrás al mes referido y al año de gracia de 1863.

Los dos despachos á que aludimos suplen en verdad y acaso con ventaja cuantas novedades hubieran podido presentar los dias anteriores de la semana.

Las frases pronunciadas por el Emperador durante la recepcion del 1.^o de Enero, no pueden tener la importancia universal que han alcanzado en otras memorables ocasiones: pero en la cuestion de Polonia, en la de Italia y más aún en la de Norte América las palabras comunicadas por el telégrafo tienen quizás una significacion decisiva, y nada menos puede suponerse al oír en los labios imperiales que vamos á entrar en un orden de paz ahora sobre todo, cuando se verifica en muchas córtes de Europa un movimiento favorable al Congreso y cuando se generaliza la conviccion de que la guerra de América será interminable mientras conserve sus actuales condiciones.

Harto comprenderán nuestros lectores que nosotros, partidarios de la conservacion de la paz hasta donde la permita el respeto de todos los intereses morales y materiales, hemos de ver con gusto el discurso imperial, y que esperamos que el mundo mercantil lo vea con satisfaccion aún mayor, pues segun decia en las Córtes cierto demócrata español el dinero y sus equivalentes tienen gran semejanza con los ratones: bullen y circulan mientras hay orden y tranquilidad: huyen y se esconden con sólo el ruido de una alteracion cualquiera.

Desgraciadamente para las transacciones en general y para las grandes Bolsas en particular, esta vez el efecto favorable es quizás mediato, y desventajoso por el contrario el que inmediatamente puede notarse.

Segun el segundo despacho de los dos que hemos mencionado, la cuestion del Scheleswig y del Holstein adquiere en efecto un carácter mucho más grave, y la guerra parece mucho más verosímil presentándose á la vez con la importancia inesperada de que tomen en ella parte activa Prusia y Austria por un lado, Inglaterra favoreciendo á Dinamarca por el otro.

La trascendencia que para el comercio y para la Hacienda en general ha de tener tan colosal suceso, nos aconseja que esperemos su consumacion antes de admitirlo como indudable preparándonos sin embargo para las eventualidades que el telégrafo anuncia como probables.

Si la humanidad y el buen sentido financiero no prohibieran la alegría en vista de tales acontecimientos, casi nos alegraríamos nosotros de lo que sucede entre Dinamarca y la Alemania por el inverosímil espectáculo que nos ofrecerá la Inglaterra si llega á combatir desinteresadamente. Pero... ¿se batirá? Esperemos.

La situacion financiera ha mejorado sensiblemente en Lóndres, y el Banco ha bajado el descuento. El de España que no le habia elevado durante la última crisis, debiera sin embargo disminuirle algun tanto, ya porque aqui tambien se sintieran los efectos de la escasez monetaria, ya por los pomposos anuncios que respecto de nuestra Hacienda publican ahora los diarios ministeriales, asegurando que los confirmará en el Parlamento el Sr. Lazcoiti.

En Paris ha disminuido la *Caja* del Banco y la confianza no llegó á restablecerse enteramente durante la semana pasada. El efecto inmediato del discurso imperial, más señalado allí que en otros puntos, logrará tal vez producir la reanimacion y la alza.

Á LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO.

En el último número de la *Gaceta* ha publicado nuestro apreciable colega un artículo que, imitando los del *Clamor Público*, principia por declarar que si contesta á lo que hemos dicho en nuestro número del 13 de Diciembre, con respecto á los proyectos del Sr. Salamanca, es únicamente *para pagar un justo tributo á la verdad y á la justicia*.

Creemos que al expresarse en esos términos nuestro colega, ha sido victima de su buena intencion, y que involuntariamente, sin duda, se deja arrastrar por una corriente que ni es la de la justicia, ni menos aún la de la verdad. Vamos á demostrarlo.

Apresurándose á olvidar la *mision de imparcialidad* que se lisonjea de haber adoptado, la *Gaceta* califica de *privilegio quimérico* el derecho reivindicado por la Compañía del Norte de penetrar en Francia, con exclusion de la Compañía de Zaragoza á Pamplona, y pregunta de dónde hemos sacado la evidencia de este derecho.

¿De dónde la hemos sacado! Mucho nos sorprende esta pregunta por parte de un periódico que tiene pretensiones de serio y que debe conocer las leyes de concesion de los ferro-carriles españoles. En la ley de 15 de Enero de 1856, relativa á la concesion del ferro-carril de Madrid á



Zaragoza, ha debido leer el art. 9.º que dice lo siguiente:

«Art. 9.º El Gobierno procurará concluir, á la brevedad posible, los estudios conducentes á la ejecucion de la línea que, considerada como general y partiendo de Zaragoza, tenga por objeto la union de ambos mares en territorio español, conciliando en lo posible con el menor desarrollo en el trayecto, la mayor utilidad para los intereses generales de la nacion.»

En la del 11 de Julio del mismo año, relativa á la concesion del ferro-carril del Norte, ha debido leer tambien el art. 3.º de los adicionales, que es la ley de la Compañía de Zaragoza á Pamplona, porque esta Compañía *no tiene ley especial de concesion*. Dicho artículo prescribe que la línea de Zaragoza á Pamplona debe empalmar en Alsásua con la del Norte.

De modo que el legislador ha dicho á los concesionarios del Norte: «Vuestro camino irá desde Madrid hasta la frontera francesa por Valladolid, Búrgos, Vitoria, Alsásua, Tolosa y San Sebastian; y á los del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona: el vuestro partirá de Zaragoza y pasando por Pamplona y Tudela se empalmará en Alsásua con la línea del Norte.»

¿Qué podían pues reclamar estos últimos? Sólo una cosa, y era que con arreglo á la ley del 15 de Enero de 1856, su línea sirviese de comunicacion entre el Mediterráneo y un puerto español del Océano. Una vez satisfecha esta exigencia por medio de la concesion de la línea de Tudela á Bilbao, no les queda más que explotar su línea.

De manera que mal que le pese al Sr. Salamanca, su línea en virtud de la ley, tiene que ser tributaria de la del Norte.

¿Qué necesidad hay de violentar el texto de esa ley, para establecer el derecho de la Compañía del Norte de no tener rival para penetrar en Francia? ¿Qué objecion sería podria presentar á esta interpretacion tan natural, el más endurecido fariseo?

Que el Sr. Salamanca violente cuanto quiera la interpretacion del art. 9.º de la ley del camino de hierro de Madrid á Zaragoza, y tambien la del art. 3.º de la ley del Norte, que lo repetimos, es la ley de la Compañía de Zaragoza á Pamplona; pero le desafiamos á que pueda deducir de ello el derecho de no ser tributario de la Compañía del Norte, como él quisiera no serlo, pasando por los Alduides, ó bien prolongando su camino directamente desde Irurzun hasta San Sebastian.

Y ya que *la letra* de la ley no puede ser dudosa sino para los que tienen interés en negar la evidencia, veamos cuál es su espíritu.

Una ley no es ni puede ser otra cosa que el resumen de los convenios que la han motivado y que en ella misma se consignan. Pues bien, no fueron nuestros abuelos los que perforaron el Guadarrama y los Pirineos. Aún viven los que emprendieron esas obras gigantescas, y tambien existen los que en nombre del Gobierno trataron con ellos. Que se les interrogue, que se pregunte al respetable ministro de Fomento que firmó la ley del 11 de Julio de 1856, si se convino ó no entre el Gobierno y los concesionarios de la línea del Norte, que esta fuera la única que penetrase en Francia.

¿Y era necesario este convenio? Sin duda al-

guna, porque de otro modo nadie, ni aun el mismo Sr. Salamanca habria consentido entonces en abrir los Pirineos, cuya obra era tan deseada en aquella época.

¿Y era justo el convenio? Sin duda, porque desgraciadamente nadie puede dudar de que el tránsito entre España y Francia apenas basta para alimentar una sola línea, y dos rivales se arruinarían indefectiblemente.

No es de extrañar que el Sr. Salamanca se preocupe muy poco de la insuficiencia de dicho tránsito para dos líneas, porque la realizacion de su *concesion admirable*, segun lo reveló el defensor de su socio M. Mirés, es el vender su línea á M. Pereire ó á M. de Rothschild.

Y no se diga que la ley de la Compañía del Norte, cuyo texto es tan claro como su espíritu, puede ser reformada por otra nueva ley.

Ninguna ley de concesion de obras públicas tiene el carácter de las *leyes comunes* que el legislador puede modificar á su arbitrio, sino que es un *contrato bilateral é inviolable*, que liga irrevocablemente al Estado y á los concesionarios.

Cuando un particular infringe un contrato libremente hecho por él, las leyes le castigan, la Sociedad le anatematiza sin piedad y se quiere colocar al Estado en la misma posicion que ese particular!

Que la *Gaceta* nos lance ahora el epíteto de calenturiento; lo aceptamos, porque somos de los que se indignan y se estremecen con la injusticia, porque conocemos que si tuviéramos que sostener los mismos intereses que ella defiende, no imitaríamos ciertamente su impasibilidad porque no hallaríamos razon alguna plausible para ayudar al Sr. D. José de Salamanca á que realice su *admirable concesion*. Nos ruborizaríamos nosotros de llamar, como dice la *Gaceta*, *monopolio injusto y degradante*, á unos derechos tan costosamente adquiridos por una compañía que, como el mismo periodico declara, *es digna por muchos títulos de la consideracion general*.

Citarémos ahora una circunstancia importante que nuestros adversarios omiten sistemáticamente y que aclarará mucho las cuestiones que nos ocupan.

El dia 22 de Junio de 1856, las Cortes, á propuesta del Sr. Madoz y de los demás diputados de Navarra, votaron una enmienda por la que se estipulaba, en beneficio de los concesionarios del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, el derecho de construir la seccion de Alsásua á San Sebastian.

El Crédito Mobiliario Español, concesionario entonces de la línea del Norte, declara terminantemente: 1.º que al obligarse á continuar su línea hasta la frontera de Francia, lo hizo bajo la condicion de que no habia de construirse otra paralela á la suya; 2.º que si esta condicion se anulaba por medio de la adopcion de la citada enmienda, se consideraria libre de sus anteriores compromisos.

Entonces este privilegio, que nuestros adversarios califican de quimérico, no fué juzgado así por las Cortes constituyentes y recibió una confirmacion que ahora se quisiera hacer olvidar.

Y en efecto, las Cortes, por una *resolucion unánime*, realizando un acto de la soberanía que les daba su carácter de constituyentes, anularon la enmienda del Sr. Madoz, que habia sido aprobada en la sesion anterior, y decidieron que si llegase

á caducar la concesion hecha á la Compañía del Norte desde Alsásua á San Sebastian, *la empresa que se formase para la construccion del camino de Zaragoza á Alsásua podria continuarle hasta San Sebastian*.

El Sr. Madoz obedeciendo al movimiento de lealtad que arrastraba irremediabilmente á todos los diputados, dijo:

«Conviene tener presente que cuando se concedió, ó mejor dicho, cuando se discutió la línea de Madrid á Zaragoza, pretendimos, por cinco votos de los siete individuos de la comision, que se estableciera que habia de ir aquella línea desde Zaragoza, por Tudela y Pamplona, á San Sebastian por Alsásua. Es decir, que fuese su término San Sebastian; y nos hemos encontrado con que antes de que se pidiera que fuese á San Sebastian, habia ya una cosa aprobada por las Cortes, que teniamos necesidad de respetar, á saber: que otra empresa hiciera el camino desde Búrgos á la frontera por Pamplona (1). Nuestro deseo era ir á San Sebastian, que era el punto de nuestras aspiraciones, pero hemos hallado que el camino por la parte de Alsásua está adquirido en cierta manera por otra empresa encargada de abrir el que parte desde Búrgos á la frontera.

«Por consiguiente, nosotros, queriendo ir siempre á San Sebastian, no hemos tenido inconveniente en dar una prueba de lealtad y de la buena armonia que tenemos en el asunto con la Comision y el Gobierno, diciendo que irémos á San Sebastian entrando por Alsásua, en la línea que se establece desde Búrgos á la frontera; pero hemos dicho: si esa empresa no pudiese por cualquier accidente hacer el camino, y caduca esa concesion, entonces no irémos solo á la frontera, sino al punto donde queriamos ir, que es San Sebastian. Tal es la aclaracion *explicita* que hemos dado á nuestro pensamiento en la conferencia que hemos tenido con el Sr. ministro de Fomento y los señores de la Comision.»

Todo eso fué necesario para que el Crédito Mobiliario se decidiese á continuar su pesada tarea.

Comprendemos muy bien el deseo del Sr. Salamanca de establecer la caducidad de los derechos de la Compañía del Norte; pero ¿de dónde ha sacado la *Gaceta* que se haya incurrido en esta caducidad?

La caducidad no se presume, es preciso que sea declarada por el Gobierno. ¿Existe acaso esa declaracion? Que nos diga la *Gaceta* por quién y cuándo ha sido hecha.

Un Gobierno puede pronunciar, con razon, la caducidad de los derechos de una compañía cuando esta ha dado pruebas de *impotencia, de mala voluntad, y, en una palabra, cuando hay certeza para el poder de que los intereses públicos no quedarán cumplidamente satisfechos*.

¿Y se encuentra en ese caso la Compañía del Norte que tantas dificultades ha encontrado para la construccion de su camino, que ha gastado 400.000.000 de reales más que lo que habian calculado los ingenieros del Estado, y que llega ya al fin de la obra en cuyo servicio ha empleado toda la decision y ha hecho todos los sacrificios que se

(1) Es sin duda una errata de imprenta una equivocacion de los taquígrafos. Donde dice Pamplona, debe decir Alsásua, porque no hay caminos de Búrgos á la frontera por

pueden esperar de una empresa digna y respetable?

¡La caducidad!... eso sería monstruoso, y es injuriar al Gobierno el creerle capaz de pronunciarla; y esto aun en el caso de que las obras más difíciles para el paso de los Pirineos no se hubiesen terminado dentro del plazo fijado por la ley.

La *Gaceta* nos aconseja en términos muy corteses que leamos la Real orden de 19 de Julio de 1862; precisamente ya lo hemos hecho.

Aunque tuviese la importancia que nuestro adversario parece querer darle, le diríamos que una Real orden no basta para destruir una ley, y que semejante deseo no pudo ser concebido por el Ministro que la provocó y que no debía ignorar la suerte que cupo á la enmienda del Sr. Madoz. Todo lo más, si los estudios llegaban á convertirse en un proyecto de ley, pensaría en proponer á las Cortes, que se indemnizase á la Compañía del Norte en cambio de las ventajas que tendría que perder; pero es seguramente un absurdo el suponer que hubiese querido despojarla.

Ciertas gentes adoptan la odiosa misión de suscitar dudas acerca de la lealtad del Gobierno; pero se han equivocado en las fechas. Estamos en el año de gracia de 1864, y España conoce demasiado lo que ha ganado desde que, bajo el régimen parlamentario, han sido confiados sus destinos á una generación de hombres de Estado probos é inteligentes, para desear ahora la imposible reaparición de un pasado en el que su crédito era el último en la escala de las naciones civilizadas.

Temeríamos cansar la atención de nuestros lectores repitiéndoles algunas críticas pueriles contenidas en el artículo de la *Gaceta*; por esa razón esperamos para refutarlas á que nos invite expresamente á ello.

Añadirémos para terminar una sola palabra.

Creemos que todo lector imparcial reconocerá como lo hizo el Sr. Madoz, que la Compañía de Zaragoza á Pamplona no puede prolongar su línea hasta San Sebastian. El mismo Sr. Salamanca parece haberlo, *por fin*, comprendido abandonando dicho proyecto y dedicando todos sus esfuerzos á hacer adoptar el de los Alduides.

Con respecto á este último proyecto debemos recordar á los que no respetan la geografía política ni las leyes, que Bayona es una ciudad francesa; y que el Gobierno lleno de celo por la prosperidad de los pueblos marítimos del Océano se preocupará más de sus intereses que de hacer se realice, á pesar de la ley, la admirable concepción del Sr. D. José de Salamanca cuya importancia comprendió M. Mirés con una sola ojeada.

LA COMISION QUE HA DE LEGISLAR SOBRE EDIFICACION Y ENSANCHE DE POBLACIONES.

No hace mucho que indicamos en el SIGLO, aunque muy ligeramente, la abundancia lamentable de comisiones y juntas que vamos teniendo en España, y que en muchos casos no sirve más que para descargar de trabajo á las secretarías del despacho, aumentando la tramitación de asuntos urgentes y remplazando para cosas sencillas el supremo recurso que nuestros funcionarios emplean en los negocios algo complicados ó medianamente áridos, cuando cogiendo un expediente, escriben las palabras supremas: «pase al Consejo de Estado.»

No hay para qué decir que teniendo su excepción todas las reglas, existen para nosotros comisiones necesarias y utilísimas, cuya creación indica en el ministro que la realiza, deseo de acertar liberalizando, buen criterio, y mucho respeto á elevados intereses. Entre estas comisiones se encuentra á nuestro juicio la que aparece nombrada en la *Gaceta* del 27 del corriente, para el fin de que con urgencia proponga un proyecto reformando las disposiciones vigentes sobre construcciones civiles, y sobre las facultades de la junta consultiva de policía urbana.

Un número entero de nuestro periódico, que no ya un suelto ni un artículo, apenas bastaría para demostrar la importancia de las cuestiones que la nueva comisión está llamada á resolver. En las atribuciones de la junta de policía urbana entran hoy en la esfera consultiva todos los asuntos llamados de construcciones civiles, que absorben una dirección general en el ministerio de la Gobernación, así como todo lo que se refiere al ensanche, alineación, salubridad y comodidad de las grandes poblaciones; y en estos últimos extremos van envueltas, como saben nuestros lectores, la cuestión de inquilinatos, el desarrollo de los grandes centros que son á la vez fomento y medida de la civilización de los pueblos, el valor de toda la propiedad, que no sólo el de la propiedad urbana, la economía en la subsistencia de las clases obreras, en una palabra, infinitas cuestiones de las que hoy más positiva y más inmediatamente interesan á todos.

Al considerar la excepcional importancia de estos intereses, parecía lógico y natural que para mejorarlos en su base hubiese elaborado un proyecto de ley el ministerio correspondiente, y los hubiera sometido á las Cortes, las cuales, mejor que comisión alguna, hubieran podido pesar la gravedad y la urgencia de lo que se las encomendaba, hallando por otra parte el Congreso y la nación, ocasión de conocer entonces la tendencia y el criterio á que en tales asuntos obedece el actual ministerio; pues hoy es necesario tener ideas y criterio en estas materias, como en las electorales y en todas las políticas.

Pero admitiendo en la comisión mayor conveniencia que en acudir desde luego y directamente á las Cortes; suponiendo que el Sr. Vaamonde veía mayor rapidez en la forma que acaba de adoptar, ya que por fortuna de España no pueden aquí realizarse ciertos progresos materiales con la prontitud seductora y deplorable con que se han realizado en otros puntos de Europa; juzgando, repetimos, benévolamente que la comisión será un justo término medio entre la acción privada de la administración, y la más lenta aunque más fecunda de un acuerdo del parlamento, todavía pudo el Sr. Vaamonde nombrar la comisión mencionada de una manera más equitativa y que la hubiese prestado mayor prestigio.

Ninguno de los miembros de la junta de policía urbana forma parte de la nueva comisión.

¿No lo merecían acaso juriscultos tan eminentes como el Sr. Laserna, arquitectos distinguidos, ingenieros tan respetables como el señor Martí? ¿Creyó el Gobierno que la circunstancia de pertenecer á aquella junta no les permitiría determinar imparcialmente las atribuciones futuras de la misma? No podemos suponer que por tan injurioso escrúpulo prescindiera el ministro de los conocimientos prácticos que al seno de la

nueva comisión podían llevar los que durante años enteros han entendido de los asuntos á que precisamente ha de consagrarse aquella.

Aparte de esa falta que se nota en el decreto, y ha de notarse también en la comisión, no tienen tampoco todos los individuos de esta títulos conocidos para pertenecer á ella, y alguno los tiene en nuestro concepto para no pertenecer.

El Sr. Olivan presidirá dignamente como director de Estadística, como persona de especiales y vastos conocimientos: el duque de Sexto y el Sr. Ibarrola llevarán también á la corporación la práctica y la autoridad que les han procurado sus servicios y su posición oficial, así como el Sr. Valle representará el Cuerpo de Ingenieros, así como el Sr. Cárdenas indicará las necesidades del Estado en los edificios de Hacienda, interpretará las leyes vigentes, explicando también el espíritu liberal que en legislación como en todo debe caracterizar á las reformas de nuestros tiempos.

Pero ¿qué hará en la comisión el Sr. Salamanca? ¿Por qué está allí el conocido y diestro banquero, que según decían no há mucho nuestros colegas, va á edificar, no una casa ni diez, sino un inmenso barrio, todo un pueblo quizás, cerca de la Plaza de Toros?

Creemos nosotros, que si el Gobierno consideraba esta circunstancia como título para pertenecer á la comisión, debió nombrar también á otros propietarios terratenientes, tan respetables como el citado, y mucho más concedores de la edificación en Madrid que puede serlo el señor Salamanca.

Si el Gobierno, por el contrario, creía que la condición de poseer intereses que poco ó mucho se rocen con las decisiones de la comisión, era, como nosotros pensamos, motivo más que suficiente para no pertenecer á ella, ha hecho el Gobierno muy mal en nombrar al Sr. Salamanca, á quien por otra parte había mostrado recientemente bastante consideración.

Nosotros deseamos que á pesar de todo la comisión produzca en breve muchos y muy buenos frutos, reuniéndose con frecuencia y aprovechando sus reuniones, cuyas consecuencias procuraremos siempre que sean inmediatamente conocidas de nuestros lectores. Pero ya que hemos mencionado á la Junta de policía urbana, ya que nos hemos declarado partidarios de todo sistema que, conservando garantías de justicia abrevie mucho la tramitación, debemos rectificar aquí un error muy generalizado. No ha sido la Junta rémora ni obstáculo para el ensanche ni para las mejoras de Madrid, como en diversas ocasiones han afirmado algunos de nuestros colegas. Cuatro expedientes son, si no estamos equivocados, entre los que pasaron á consulta de aquella Junta, los que entrañaban algún acuestión de ensanche: tres merecieron informes muy favorables; uno solo fué mal informado, y todavía creemos que debía serlo.

Conviene que al tratar del ensanche y reforma de las poblaciones, asunto vital para España, todos veamos los obstáculos donde los ha habido y no donde nos los quieran fingir.

SEGUROS.

Parece que varios Directores de Compañías de seguros mútuos y á primas fijas tratan de pedir

al Gobierno se sirva nombrar una Comisión compuesta de hombres entendidos para que estudien las reformas que deban hacerse en la legislación que actualmente rige para dichas Sociedades.

El SIGLO INDUSTRIAL que hace muchos meses viene llamando la atención sobre la necesidad de dichas reformas, tiene, pues un nuevo motivo para continuar dilucidando las cuestiones de seguros con toda la atención que merecen.

Nos limitaremos, por el momento, á hacer notar una singular anomalía. Cuando una Compañía tiene por objeto los seguros contra incendios ó las operaciones vitícolas, sus relaciones con el Gobierno tienen lugar por conducto del Ministerio de la Gobernación; pero si debe ocuparse únicamente de seguros marítimos, ó bien de todas las operaciones de seguros en general, entonces depende del Ministerio de Fomento.

Fácil es conocer que las disposiciones dictadas por dos Ministerios diferentes sobre la misma materia, pueden contener á veces y presentar en efecto algunas discordancias lamentables.

Esta sola indicación basta para demostrar la necesidad de que se publique por fin una ley, prometida hace mucho tiempo y que los aseguradores han esperado en vano hasta ahora.

NUEVAS SOCIEDADES.

La *Gaceta de Madrid* ha publicado en esta semana dos decretos autorizando la creación de dos nuevos establecimientos de crédito, uno en Valladolid y otro en Barcelona.

El primero lleva por título *La Unión Castellana* y entre sus fundadores se cuentan los Sres. don Pedro Martínez Sanz, D. J. de la Cuesta y Santiago, D. Gregorio García de los Ríos, D. Eduardo Ruiz Merino, etc., etc.

El capital de la Unión Castellana constará de 72 millones de reales representados por 36.000 acciones de á 2000 rs. cada una, divididas en series. La primera serie constará de 12.000 acciones con un desembolso de 30 por 100. La duración de la Sociedad será de 40 años á contar desde su constitución definitiva.

El segundo, fundado por los Sres. D. Tomás Coma, D. Antonio López y López, D. Agustín Robert, D. J. Ferrer Vidal, D. Policarpo Aleu y Arandez y otros varios comerciantes catalanes ha tomado el título de *Crédito Mercantil*. Su duración será de 99 años á contar desde su constitución definitiva.

El capital del Crédito Mercantil es de 100 millones de reales representados por 50.000 acciones de á 2.000 reales cada una, cuya emisión se verificará de una sola vez con un desembolso de 25 % de su valor nominal.

DEUDAS.

Dentro de breves días deben llegar á Madrid representantes autorizados de los tenedores extranjeros de deudas amortizables. Estos representantes, entre los que ha de figurar alguna persona ya anteriormente encargada de la indicada misión, vienen según creemos con objeto de gestionar cerca del Gobierno para el reconocimiento de los derechos que asisten á los tenedores de los valores mencionados.

En uno de los últimos números de la *Libertad*, leemos un artículo del que extractamos lo siguiente:

«En Londres se va á establecer una nueva Compañía para construcciones de caminos de hierro en Inglaterra y en el extranjero, que es una prueba más del espíritu emprendedor de esta

afortunada nación, así como la exuberancia de capital que alimenta al mundo.

La falta de crédito de nuestro gobierno en los mercados extranjeros, y especialmente en los de Inglaterra, nos privarán de los beneficios que reportaríamos de la citada Compañía en las construcciones de ferro-carriles que aún quedan por hacer, y que tan caros nos cuestan. Si alguna enseñanza hemos de sacar de nuestro pasado, es preciso que no nos descuidemos en restablecer nuestro crédito en el extranjero, para que de ese modo vengan á nuestro país los grandes capitales, que tanto en Inglaterra como en otras naciones obtendríamos á réditos bajísimos, que darían un gran impulso á nuestro comercio, á nuestra industria y á nuestra agricultura.

Acerca de esta nueva Compañía de Londres dice el corresponsal de *La Presse*:

«El sábado último ha aparecido en la Bolsa y en la City de Londres el prospecto de una gran Compañía con el título *Contract corporation*, que tiene por objeto la ejecución de los trabajos de ferro-carriles y construcciones tanto de Inglaterra como del extranjero. Esta Compañía se ha formado bajo el patronato y con el concurso de las más respetables casas de comercio, de los directores de Bancos, de caminos de hierro, y de los principales establecimientos de Londres, de Liverpool, y de Glasgow, y de miembros del Parlamento. El capital de la Compañía es de 4 millones de libras esterlinas (380 millones de reales) dividido en cuarenta mil acciones de 100 libras (9,500 reales) cada una. La Compañía se propone además emitir obligaciones que tendrán por garantía las mismas Compañías de caminos de hierro, puesto que ellas vendrán á ser las deudoras de la nueva sociedad.

No debe sorprender por tanto que este negocio haya encontrado desde luego la más favorable acogida, y que el número de acciones pedidas exceda ya con mucho del que hay señalado, pagándose con 3 $\frac{1}{4}$ de prima las que se hallan ya suscritas.»

PROYECTO DE UN FERRO-CARRIL QUE SERÁ UNA DE LAS PRIMERAS LÍNEAS DEL MUNDO.

Cuando el Sr. de Salamanca se pone en campaña para una operación cualquiera, es fácil aclarar el objeto de sus diligencias, por muy cubierto que se halle bajo el hábil razonamiento de interés nacional, provincial, etc. Ya hemos demostrado que en las cuestiones tan graves que se debaten alrededor del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, la equidad, los derechos adquiridos, el interés de los puertos españoles, la gran cuestión de defensa nacional, todo se ha sacrificado para ejecutar la combinación que tiene por objeto la compra de Pamplona á Zaragoza por el señor Rostchild ó por el Sr. Pereire. Los mismos caracteres encontramos se dibujan en la campaña que acaba de emprenderse en la Extremadura alta, sobre la cuestión de un ferro-carril de Madrid á Lisboa, por Talavera y Cáceres. Aquí también se habla, otra vez, de interés nacional y hasta de interés internacional, y en una especie de pequeño artículo impreso al margen de un mapa de España, hábilmente arreglado, y distribuido con profusión en Extremadura leemos el párrafo siguiente que copiamos textualmente:

«Es pues evidente que la línea que comuniquemos á Lisboa con Bayona será una de las primeras del mundo.»

¡Ya está pues lanzada la gran frase! Á renglón seguido vendrá la famosa combinación de pedir la concesión sin subvención, y las suscripciones locales, que se espera obtener con el doble atrac-

tivo del interés provincial y del beneficio que ha de dar una de las primeras líneas del mundo.

No conocemos los estudios de D. José de Salamanca. Sólo sabemos lo que saben todos los viajeros que han pasado por la Extremadura alta, de las inmensas dificultades que se presentan en las inmediaciones de Trujillo, y en el valle del Tajo; no discutiremos hoy pues ni sobre el coste del camino, ni sobre su producto probable; con objeto de ilustrar la opinión nos limitaremos á señalar algunos hechos, que son muy instructivos, y podrían calmar el ardor del público á quien se precisa pedir que suscriba las acciones de una de las primeras líneas del mundo.

El Sr. Salamanca fué concesionario de los ferro-carriles portugueses, y se ha hecho su contratista y principal accionista, según los Estatutos. Efectivamente, su posición es la siguiente:

Recibe del Gobierno una subvención kilométrica que se halla repartida como sigue:	
De Lisboa á la frontera de España.	112.500 frs.
De Lisboa á Oporto.	132.500
Parte común á ambas líneas.	112.500
Sea por término medio, y teniendo en cuenta las distancias previstas:	121.500 frs.
Además le paga la Compañía.	132.350
Total del precio kilométrico.	253.850

Esta cifra magnífica asegura al constructor inmensos beneficios. Sin embargo, á estos beneficios hay un correctivo, y es que el Sr. Salamanca, ha suscrito (art. 8.º de los Estatutos), las setenta mil acciones de la Compañía, que representan treinta y cinco millones de francos.

Ahora bien, para que la operación sea fructuosa es necesario que estas acciones se vendan realmente á la par, en la Bolsa. ¿Cómo llegar á este resultado? ¿No se ve aquí desde luego la necesidad de crear una de las primeras líneas del mundo?

En efecto, cuando gracias á las promesas del programa, se hayan apresurado las poblaciones de Extremadura alta, á dar una verdadera subvención al futuro constructor, suscribiendo las acciones, este tocará el mismo aire; pero, esta vez en el instrumento portugués, y en los periódicos extranjeros. Así despachará su paquetito de acciones portuguesas, y quedará hecha la jugada.

Quizá se nos preguntará aún: pero ¿no se cotizan en París y en Lisboa las acciones portuguesas? ¿Cómo es pues tan difícil el venderlas?

Ay, sí! Es muy difícil. El público empieza á ser prudente, y antes de comprar las acciones de un camino de hierro, se informa ya de cuáles son sus productos. Así que como á pesar de las esperanzas que se dieron en la junta general de los ferro-carriles portugueses, el 4 de Noviembre de 1862, anunciando para muy pronto un producto kilométrico de 25.000 francos, que aseguraría doce por ciento de beneficio á los accionistas, el producto kilométrico en 1863 no ha sido más que de DIEZ MIL CIENTO VEINTE FRANCOS, del cual si se deducen los gastos de explotación que ascienden á 8.000 francos por kilómetro, no quedan, como se ve, más que 2.000 francos para pagar el interés del capital kilométrico; el resultado no ha correspondido á lo brillante de las esperanzas que se trataba de difundir, y las acciones portuguesas al recibir este golpe ruinoso han bajado de 482 á 450. Un poseedor formal podría esperar del tiempo que aumentase el valor de ellas, aumento que está asegurado por la próxima comunicación con España; pero esta paciencia modesta, buena para los capitalistas en pequeño, no es en manera alguna aceptable, cuando se trata del gran constructor.

Tiene prisa y echa mano de los grandes recursos, y de las grandes palabras, como lo indica el título de nuestro artículo.

Resumamos ahora de una manera formal, las reflexiones que nos ha sugerido la lectura del programa destinado á alucinar las imaginaciones de los futuros suscritores de eso que se llama camino de hierro directo de Madrid á Lisboa.

Las acciones portuguesas necesitan una sacudida en alza, que determine una venta formal.

Se espera, en provecho del concesionario de la línea directa de Madrid á Lisboa, un contrato ventajoso para su construcción, cuyo importe se pagará con el dinero de los suscritores de acciones en la provincia, y con el de las obligaciones. Las acciones que suscriba el mismo concesionario y constructor, serán objeto de una nueva combinación, á su tiempo.

En nuestro próximo artículo examinaremos á fondo la cuestión.

VARIETADES.

LA CIENCIA POPULAR.

Probada tenemos á nuestros lectores la solicitud con que miramos esta sección de nuestro periódico, procurando que sea siempre tan nueva y tan positivamente útil como todas las demás. Al llegar con el presente número al último de 1863, hemos buscado cuidadosamente entre las revistas bibliográficas y científicas, lo que sin dejar de ser ameno pudiera parecer curioso á nuestros ilustrados suscritores, y creemos haberlo encontrado en las siguientes indicaciones sobre obras nuevas que extractamos de varios periódicos extranjeros, y principalmente de *El Constitutionnel* del 27 del pasado.

Hélas aquí:

LOS MISTERIOS DEL OCEANO.

En esta época del año, todos los periódicos recomiendan á sus lectores los libros recientemente publicados, y que por su índole pueden ofrecerse como regalo en las presentes fiestas. Nosotros seguiremos esta laudable costumbre, dedicando unas cuantas líneas á muchos libros que ocuparian poco espacio en la biblioteca del hombre estudioso, ó sobre la mesa de los salones de nuestras hermosas lectoras.

La primera mención, el sitio preferente, corresponde sin disputa á una excelente obra cuyo fondo es realmente un progreso científico: *Los Misterios del Océano*, por M. Arthur Mangin. Como lo que buscamos ante todo en un libro es la idea, confesamos que hacemos escaso aprecio de esos volúmenes adornados con magníficos grabados, que no son sino una clasificación de los tratados didácticos, más ó menos metódica, más ó menos abundante en errores. La vista podrá satisfacerse con ellos, pero el entendimiento jamás; y como un libro se dirige ante todo al entendimiento y al corazón, nos parece inútil todo adorno ó incrustación científica. El que escribe, debe, pues, decir algo ó resignarse á callar.

Es posible que las personas poco cultas prefieran el marco al cuadro; pero el hombre de buena sociedad, el pensador, preferirá siempre las finas y lindas composiciones de *Gustave Doré* á esas ridículas estampas azules y encarnadas que venden los mercaderes ambulantes.

M. Arthur Mangin, que es un hombre de gusto, ha pintado su cuadro con maestría, y lo ha colocado en un marco tan sencillo como rico. Los 200 grabados que ilustran el texto han sido perfectamente elegidos, animan las descripciones y aumentan la claridad de la exposición.

M. Mangin nos hace presenciar, por decirlo así, el nacimiento del Océano, y nos enseña la primera gota de agua que cayó sobre la tierra. En tal historia hay un drama completo. Desde aquel día, nuestro planeta entró en una nueva fase; un Océano de fuego en el interior, un Océano de agua en el exterior, y una ligera capa de sustancia terrosa para conservar la separación; ¡tal es el mundo terrestre! Pero ¡cuántas luchas no ha habido entre esas dos fuerzas colosales! ¡Cuántos combates y usurpaciones entre las olas rojas de fuego y las olas blancas de espuma!

Pasaron tiempos y tiempos. Hoy sabemos que el mar igneo se encuentra encerrado en las entrañas del globo, las aguas cubren la tierra excepto algunos islotes, á los que el hombre ha dado el pomposo nombre de continentes; pero siempre existe el mismo antagonismo, la misma lucha, aunque ya más sorda y oculta, entre los elementos del centro y los de la superficie. La ligera capa de separación ha tomado un poco más de consistencia, pero aún vibra acompasadamente al impulso de las olas interiores ó se entabre todavía para dejarles paso.

«Como dice muy bien M. Mangin, la masa candente en el interior y la de las aguas en el exterior, aunque contenidas desde entonces, no han cesado de obrar; su actividad se ha debilitado ó amortiguado, regularizándose hasta cierto punto.»

Y en efecto, las tierras se modifican diariamente, las aguas se adelantan por un lado y van dejando el suelo en seco por otra parte.

Hay un capítulo, entre otros, dedicado á los obreros del mar, á los *hacedores de mundos*, que merecería ser citado por completo: generalmente se ignora el poder de los seres infinitamente pequeños. Una gran parte de la capa terrestre se compone únicamente de restos de los animalillos llamados infusorios, y nosotros pisoteamos continuamente ese gigantesco cementerio. Para formarse una idea de la excesiva pequeñez de esos seres, basta saber que Erhenberg ha calculado que una pulgada cúbica de tripoli contiene *cuarenta y un millones* de conchas de infusorios; y según el mismo naturalista su poder reproductivo llega á tal punto que un solo individuo puede dar á luz en diez días un millón de esos animalitos. ¿Por qué no sucederá lo mismo con los faisanes?

En una onza de arena de las Antillas se han contado cerca de cuatro millones de individuos. Las formaciones cretácicas de los Alpes, de los Karpats (Rusia) y de los Pirineos, se componen casi exclusivamente de foraminíferos, un metro cúbico de piedra calcárea de Gentilly contiene más de tres mil millones de ellos, de modo que Paris y otros muchos pueblos inmediatos están contruidos enteramente con foraminíferos, lo cual prueba que por grande que uno se crea siempre necesita de otros más pequeños.

Después de leer los *Misterios del Océano* sería muy difícil no admirar al mar y considerar friamente todas las maravillas que contiene. Con este libro se puede dar la vuelta al mundo sin moverse uno del lado de la confortable chimenea, lo cual es muy de apreciar cuando se está oyendo llover ó cuando el termómetro marca muchos grados bajo cero.

En resumen, M. Mangin ha tenido el talento de vulgarizar algunas nociones de geología, indispensables para las gentes de buena sociedad, y de geografía física á todos accesible. Los *Misterios del Océano* se leerán con gusto y utilidad.

DE LAS MÁQUINAS DE VAPOR.

El general Morin, miembro del Instituto, y M. Cresca, subdirector del Conservatorio Impe-

rial, han publicado recientemente el primer tomo de una obra muy interesante para los industriales, y que lleva por título *De las máquinas de vapor*. Hemos leído la primera parte que trata de la producción del vapor bajo el aspecto de su acción y de las leyes físicas que á ella presiden.

Esta obra contiene todos los datos de los últimos experimentos, y como los autores se hallaban por su posición oficial, en el caso de poder emprender, con más ventaja que otro alguno, un trabajo tan complejo y difícil, abundan en él los datos, y la juiciosa discusión de cada sistema prestará grandes servicios á los constructores. «Si mi nombre figura al lado del suyo al principio de este libro, dice M. Morin en su prólogo, es un deber y al mismo tiempo una satisfacción para mí, el declarar que la mayor parte es obra de mi sábio colaborador y amigo M. Treica. Los ingenieros descubrirán en él, sin gran trabajo, las huellas de su talento infatigable en la investigación é ilustrado en la crítica, así como las del método con que sabe ejecutar todas sus obras.» Mucho sentimos que el carácter técnico de un libro tan útil como este, no nos permita decir más acerca de él, ni manifestar toda su importancia.

Antes de terminar este ligero exámen dedicaremos algunas líneas á los *Elementos de las ciencias físicas aplicadas á la agricultura*, por M. Pouriau, doctor en ciencias, y distinguido agrónomo; y al *Guía práctico del piscicultor*, por M. P. Charbonnier.

ELEMENTOS DE LAS CIENCIAS FÍSICAS APLICADAS Á LA AGRICULTURA.

La primera de estas obras es un verdadero *vade mecum* que todos los propietarios y agricultores deberian leer y releer incesante y cuidadosamente. En ella se examinan con la mayor atención las principales cuestiones agronómicas, y se estudian perfectamente todas las nociones de física y química vegetal. Sensible es que todos los agricultores no sepan de memoria los *Elementos* de M. Pouriau, pues, aunque parezca *broma*, de esa manera se ganaria no pocos millones. La tierra susceptible de cultivo, como lo ha dicho un ilustre ingeniero, es la carne del globo terráqueo, pero ¿cómo será posible conservarle su fertilidad si se ignoran hasta las materias de que está compuesta? Fertilizar la tierra y así enriqueceréis la población, porque de otra manera el hambre será el producto que los surcos harán dar á la tierra esquilada.

GUIA PRÁCTICA DEL PISCICULTOR.

La *Guía práctica del piscicultor* está destinada también á las bibliotecas rurales. La piscicultura ha llegado á ser una ciencia práctica que está llamando la atención de los gobiernos de Europa. El secreto de la multiplicación de los peces fué descubierto en el siglo último por un oficial del ejército prusiano llamado Jacobi. Las hembras ponen y depositan sus huevos sobre los cuerpos duros como el casquijo, las raíces de los árboles sumergidos, y las plantas acuáticas. Los machos las siguen con inquietud nadando unas veces por encima y otras por debajo. El licor prolífico de los peces no es menos activo ni poderoso que el polvillo de los estambres de las flores, el cual aunque esparcido en el aire y agitado por los vientos, no por eso deja de producir la fecundación de las semillas. La más mínima parte de su materia fecundante, arrastrada por las corrientes y desleída en un agua que se renueva sin cesar, basta para animar una porción de huevos. El perfecto conocimiento de estos hechos debia producir necesariamente procedimientos para la fecundación artificial. Sin embargo, las primeras experiencias hechas en Francia, no tuvieron lugar hasta el año

de 1842. Los primeros ensayos que se hicieron por un simple pescador del departamento de Vosges, llamado Remi, por M. de Quatrefages, y sobre todo por M. Coste, han hecho llegar la piscicultura al estado en que hoy se encuentra. En Huningue existe una verdadera manufactura de peces, en la que puede decirse que se fabrican, y esta *pisci-factura* ha prestado ya grandes servicios, y ha proporcionado á Francia y al extranjero cantidades innumerables de huevos fecundados y alevinos de toda especie. De desear es que semejantes establecimientos se generalicen en todas partes.

Los propietarios y particulares que deseen generalizar estos ensayos, encontrarán seguramente en la *Guia práctica* de M. Charbonnier, todos los detalles necesarios.

Del mismo periódico tomamos el siguiente artículo que intitularémos.

DEL FRIO Y DEL CALOR.

En uno de esos días nebulosos y fríos, que tan comunes son en París, en la presente estación, en los que el sol presenta el aspecto de un proyectil incandescente lanzado en el espacio y puede mirarse sin que sus rayos, mitigados por la niebla, ofendan la vista, dos amigos se paseaban por los Campos Eliseos. El frío era bastante intenso, y como del efecto á la causa no hay más que un paso, pronto recayó la conversacion sobre el mecanismo de las estaciones.—En el invierno, decia el uno, hace frío porque el sol está más distante de nosotros que durante el verano.—Eso no es exacto, decia el otro, porque ahora está el sol más cerca de la tierra.—Si así fuese, replicaba el primero, tendria más fuerza, y nosotros no estaríamos como estamos dando diente con diente.—Eso consiste, continuó el segundo, en que los rayos solares tienen mayor inclinacion en la estación presente.—La discusión continuó de este modo durante el paseo, y fué acalorándose hasta tal punto que los dos amigos, sin poderse convencer mutuamente, y persuadidos de que su opinion respectiva era la más razonable, acabaron por apostar una comida en el café Inglés.—El frío les habia abierto el apetito y dando treguas á la disputa se dirigieron al elegante y famoso restaurant del boulevard de los Italianos. Ambos creian seguro el triunfo y cada uno pidió sin commiseracion los platos más suculentos y los más exquisitos vinos.

A los postres y cuando llegó el momento fatal de pagar la nota, volvió á entablarse la discusión y un venerable anciano que ocupaba una mesa inmediata, se ofreció á ser el juez de la contienda. Aceptaron los amigos la proposición y el anciano que precisamente era uno de los más ilustrados miembros del Instituto, hizo traer un huevo y colocándolo á cierta distancia de una luz de manera que sólo iluminase uno de los extremos del huevo, les dijo:—Para este es ahora verano y para el otro extremo es invierno; y en seguida haciéndole dar una vuelta, paralelamente á sí mismo, alrededor de la luz, les hizo ver que al llegar el huevo al extremo opuesto en que se hallaba al principiar la demostracion, el extremo que antes se hallaba iluminado, habia dejado de estarlo y del verano habia pasado al invierno, mientras que en el otro extremo que antes estaba en la oscuridad se reflejaban ahora los rayos de la luz, pasando del invierno al verano.

Terminada esta demostracion práctica, el anciano les dijo:—La tierra, que como saben ustedes gira sobre un eje y tiene dos polos, presenta sucesivamente al sol, el polo austral durante seis meses y el boreal durante igual período; de lo cual resulta la estación cálida para el polo dominado por los rayos solares. En este momento está realmente un poco más cerca de nosotros que en

el verano, pero nuestro hemisferio se halla inclinado á la parte opuesta, y esta inclinacion que impide nos llegue una gran cantidad de rayos caloríficos, compensa con exceso los efectos de la aproximacion. Tal es la sencillísima causa del frío que se experimenta ahora en nuestro hemisferio y del calor que se siente en el hemisferio opuesto.

CRÓNICA.

BOLSA DE PARIS.

Del 24 al 30 de Diciembre.

La renta francesa ha variado poco en esta semana. El 3 por 100 llegó á cotizarse el lunes á 66,50, pero aquel mismo día bajó á 66,45, y el 30 á 66,35.

Las acciones del Banco de Francia han experimentado una baja bastante notable de una semana á otra.

En las del Crédito hipotecario ha habido poca variacion, y lo mismo ha sucedido con las del Crédito Moviliario francés y español, que son los dos valores más variables de la Bolsa.

Las acciones de ferro-carriles se han mantenido bastante firmes en general. El Norte de España á 516,25. El Zaragoza á 612,50. Los únicos que han estado flojos, son los portugueses, que hace pocos meses se cotizaban á más de la par y ahora oscilan entre 440 y 450.

La crisis monetaria va desapareciendo. Las llegadas de oro y plata á Londres y la reconstitucion del fondo de la Caja del Banco de Inglaterra, han permitido á ese establecimiento disminuir el descuento á 7 por 100, que se encuentra con facilidad á 6,50 y á 6 por 100.

En general: pocos negocios é incertidumbre acerca del porvenir; tal es el resumen de la situacion.

GUIA DE LOS ACCIONISTAS.

PAGO DE INTERESES Y DIVIDENDO.

SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO MOVILIARIO ESPAÑOL.

2 Enero, cupon de las acciones 1.ª série, reales vellon 104,50 (frs. 27,50).—Madrid, calle de Fuencarral, núm. 2.

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA.

1.º Enero, cupon de las acciones, rvn. 57 (francos 15).—Madrid, calle de Fuencarral núm. 2.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE TUDELA Á BILBAO.

Desde 1.º Noviembre último se satisface el cupon de las acciones, á razon de rvn. 60.—Bilbao.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE ZARAGOZA Á PAMPLONA.

Desde 1.º Octubre se satisface el cupon de las obligaciones, á razon de rvn. 28,50 (frs. 7,50).—Casa del Sr. D. J. de Salamanca, paseo de Recoletos.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á SEVILLA.

1.º de Enero 1864, cupon de las acciones, á razon de rvn. 38 (frs. 10).—Sociedad general de Crédito Moviliario Español, Fuencarral, 2.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE CIUDAD-REAL Á BADAJOZ.

2 de Enero 1864, cupon de las acciones, a razon de rvn. 57 (frs. 15).—Puerta del Sol, 14.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE PALENCIA Á PONFERRADA.

1.º Enero 1864, cupon de las acciones, 6 por 100.—Salud, 13.

COMPañIA DEL FERRO-CARRIL DE MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.

2 Enero 1864, cupon de las acciones, 6 por 100.

2 Enero 1864, cupon de las obligaciones.—Florin, 2.

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.

1.º Enero 1864, cupon de las acciones, rvn. 57 (frs. 15).

1.º Enero 1864, cupon corriente de las obligaciones, rvn. 28,50 (frs. 7,50).—Baño, 3, sociedad Española Mercantil é Industrial.

COMPañIA REAL DE LOS FERRO-CARRILES PORTUGUESES.

1.º Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. 76 (frs. 20).

1.º Enero 1864, cupon de las obligaciones, reales vellon 28,50 (frs. 7,50).—Casa del señor D. J. de Salamanca, paseo de Recoletos.

SOCIEDAD ESPAÑOLA MERCANTIL É INDUSTRIAL.

1.º Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. 95.

COMPañIA DE LOS FERRO-CARRILES DE SEVILLA Á JEREZ Y CÁDIZ.

1.º Enero 1864, cupon y dividendo de las acciones, rvn. 76 (frs. 20).—Calle Caballero de Gracia, núm. 23.

COMPañIA DE CRÉDITO EN ESPAÑA.

1.º Enero 1864, cupon de las acciones, reales vellon 28,50 (frs. 7,50).—Calle Caballero de Gracia, núm. 23.

CRÉDITO VALENCIANO.

Día 3 de Febrero á las 10 de la mañana.—Valencia.

FERRO-CARRIL COMPOSTELANO DE LA INFANTA DOÑA ISABEL.

Junta general extraordinaria, 16 de Enero.—Santiago.

BANCO DE BARCELONA.

Junta general ordinaria, 2 de Febrero.—Barcelona.

ANUNCIOS.

EXPOSICION INTERNACIONAL FRANCO-ESPAÑOLA.

En BAYONA (Francia).

REGLAMENTO

PARA LAS SECCIONES DE COMERCIO É INDUSTRIA Y DE AGRICULTURA.

Los objetos que vengan destinados á la Exposicion habrán de llegar á Bayona del 1.º al 20 de Junio. Pasado este término ya no serán admitidos.

Podrán gozar de condiciones especiales los trigos, frutos, frutas y demás del ramo de cosecha.

La direccion única es: *Al Señor Alcalde de Bayona*, Presidente de la Comision general.

Quedan á cargo de los exponentes toda clase de gastos de trasportes desde el punto de la salida hasta el sitio de la Exposicion. Quedan igualmente de su cuenta todos los gastos particulares para colocar los objetos en las salas de la Exposicion, como son: adornos, pinturas, tarimas, gradas, colocacion, etc. Cada cosa será arreglada al sitio que le corresponda por los exponentes ó sus representantes y bajo la direccion del Arquitecto designado al efecto.

El desembalaje se efectuará á la vista del exponente ó de quien lo represente, y los objetos se colocarán en el local fijado por la Comision y preparado ya por el exponente.

Empezará la Comision, el día 25 de Junio, y de cuenta y riesgo de los exponentes, la colocacion de cuantos objetos cuyo arreglo no se hubiera principiado ya en aquella fecha: rehusando de antemano todo género de responsabilidad sobre el particular.

Los suplidos que van á costa de los exponentes de esta categoría se fijarán por una comision elegida al efecto.

Las cajas, arpilleras y demás envueltas serán recogidas por los exponentes ó por sus agentes y quedarán á su cuidado.

Tomará la Comision toda clase de precauciones para evitar averías, incendios, robos, etc. Mas en ningun caso responderá de ellos, ni podrán al-

MONTE PIO UNIVERSAL. COMPAÑIA DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA.

Dirección general, calle de la Magdalena, núm. 2.

SITUACION DE LA COMPAÑIA EN 30 NOVIEMBRE 1863.

Pólizas, **74.533.**

Capital suscrito, **371.270.620** rs.

Títulos del 3 por 100 diferido comprados.

Nominal.	Precio medio.	Importe efectivo.
205.466.300 rs.	0,000 por 100.	000.000.000 rs.

Pueden hacerse las suscripciones de modo que no se pierda en ningún caso el capital impuesto, ni aun por muerte del socio.

EL SUSCRITOR PUEDE LIQUIDAR CUANDO QUIERA.

Todo el que desee ingresar en la Compañía puede dirigirse á las oficinas de la Dirección ó á sus representantes en provincias, y se facilitarán prospectos y demás datos que se pidan.

EJEMPLOS PRACTICOS TOMADOS DE LA LIQUIDACION DE 31 DICIEMBRE 1862.

Supervivencia. Suscripciones únicas de 1857, han obtenido 188 por 100 de beneficios.

Id.	id. de 1858	»	136	»
Id.	anuales de 1857	»	100	»
Id.	id. de 1858	»	76	»
Id.	semestrales de 1857	»	94	»
Id.	id. de 1858	»	66	»

Delegado del Gobierno. Sr. D. Julian Gimeno y Ortega.

JUNTA DE INTERVENCION.

<p><i>Presidente.</i> Excmo. Sr. D. Joaquin Barroeta y Aldamar.</p> <p><i>Vicepresidente.</i> Sr. D. Fernando Calderon Collantes.</p> <p><i>Vocales.</i> Excmo. Sr. Marqués de Auñón. Conde de Pomar. Conde de Moctezuma. Conde de Alcolea. Sr. D. Ramon de Campoamor.</p>	<p><i>Vocales.</i> Sr. D. Félix Martin Romero. D. Fernando Alvarez. D. Mariano Gimeno y Ortega. D. Andrés Caballero y Rozas. D. Juan de las Bárcenas. D. Leopoldo Barrie y Agüero.</p> <p><i>Secretario</i> 1.º Sr. D. José Ignacio Escobar. 2.º Sr. D. Alonso Gullon.</p>
--	--

Director general. Excmo. Sr. Duque de Rivas.
Subdirector general. Excmo. Sr. Marqués de San José.
Secretario general. Sr. D. Federico José Guilmain.
Abogados consultores. } Sr. D. Laureano Figuerola.
D. Manuel Alvarez de Linera.

CAPITALES.

DOTES.

REDENCIONES

DEL SERVICIO MILITAR.

Cuentas á voluntad.

LA PENINSULAR.

VIUDEDADES.

JUBILACIONES.

ASISTENCIA
PARA ESTUDIOS.
Rentas vitalicias.

COMPAÑIA GENERAL DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA.

Autorizada por Real orden de 24 de Febrero de 1859.

CONSEJO DE VIGILANCIA.

<p>Excmo. Sr. Duque de Villahermosa, grande de España de primera clase y vicepresidente del Congreso de diputados.</p> <p>Sr. D. Jaime Girona, banquero, propietario y diputado á Córtes.</p> <p>Muy ilustre Sr. D. Antonio Ochoteco, magistrado jubilado de la Audiencia de Madrid y propietario.</p> <p>Excmo. Sr. D. Joaquin Aguirre, ex-ministro de Gracia y Justicia, ex-diputado á Córtes y abogado.</p>	<p>Sr. D. Antonio Murga, propietario.</p> <p>Sr. D. Aniceto Puig, jefe de administracion de primera clase, ex-diputado á Córtes y propietario.</p> <p>Sr. D. Santiago Alonso Cordero, ex-diputado á Córtes y propietario.</p> <p>Sr. D. Vicente Rodriguez, ex-diputado á Córtes y propietario.</p> <p>Sr. D. José Reus y Garcia, ex-diputado á Córtes, propietario y abogado.</p>
--	---

Delegado del Gobierno, Sr. D. Eduardo Mier.

Director general, Excmo. Sr. D. Pascual Madoz, ex-ministro de Hacienda, ex-diputado á Córtes y propietario.

Abogado consultor, Sr. D. Simon Santos Lerin.

SITUACION DE LA COMPAÑIA LA PENINSULAR EN 4 DE NOVIEMBRE DE 1863.

En **10.860** pólizas, por rs. vn. **87.526.296.**

LA PENINSULAR abraza por el sistema mútuo todos los ramos de seguros sobre la vida. Hay asociaciones para capital sin riesgo, capital de supervivencia, capital por muerte y renta á voluntad.

Sus fondos se invierten en deuda pública ó en imposiciones sobre fincas construidas por la Compañía y adjudicadas por quince años á crédito representado por obligaciones hipotecarias al 6 por 100. Los caudales se consignan en la Caja de Depósitos. Los títulos adquiridos ó creados, se depositan en el Banco de España.

Los derechos de administracion se cobran en dos plazos iguales. Una fianza administrativa responde de la buena é íntegra gestion de la empresa. Las oficinas se hallan establecidas en Madrid, calle del Sordo, núm. 27, cuarto segundo derecha, donde se dan prospectos ó se remiten á los puntos donde se pidan. Hay delegados especiales que pasarán á las personas que lo soliciten para dar aclaraciones.

canzar á su responsabilidad; pero elegirá acuciadamente un personal numeroso y activo á la par que honrado con el objeto de proteger á todos los intereses y dar á los interesados todas las garantías apetecibles. Además cada uno de estos podrá, si gusta, hacer cuidar lo que le pertenezca por guardianes de ambos sexos, pero con el agrado de la Comision á la cual se presentarán con ese objeto.

Los individuos de ambas comisiones quedan exclusivamente encargados y solos facultados para fijar los puntos en donde se colocarán los productos naturales, mercancías ó máquinas que se expondrán.

Todos los espíritus, alcoholes, aceites, esencias y generalmente todos los productos químicos inflamables habrán de ser presentados rigurosamente dentro de bultos de una solidez reconocida y perfectamente tapados. Además los dueños de aquellos productos tendrán que sujetarse á las medidas de seguridad que se impondrán.

Debiendo de ser constituido el local de la Exposicion en depósito efectivo, nada tendrán que pagar los españoles, en cuanto á derechos para introducir sus productos; sólo quedarán sujetos á las formalidades aduaneras sobre la exportacion.

Cada productor tendrá que indicar claramente sus precios sobre lo que expondrá, siendo obligacion expresa, el no sacar absolutamente nada de las salas, sea cual fuese el motivo, hasta que esté cerrada la Exposicion.

En los quince dias que seguirán á la cerradura de la Exposicion, los exponentes ó sus representantes tendrán que recoger sus productos. No haciéndolo en aquel término, la Comision los mandará empacar, y si pasados otros ocho dias no se recogiesen, por sus dueños se almacenarán de su cuenta y riesgo, cargándoles las expensas originadas.

Los objetos expuestos que no se hubiesen recogido dos meses despues de cerrada la Exposicion, quedarán adquiridos á la Comision.

Caso de que algunos productos españoles fuesen destinados á quedarse en Francia para el consumo, los exponentes ó agentes de estos tendrán que cumplir con lo que manda la ley aduanera francesa y pagar los derechos tarifados.

El Jurado encargado de premiar á los exponentes se compondrá de individuos de ambas naciones. Cada sub-comision tendrá un vice-presidente español.

Los exponentes españoles ó franceses que admitirán el cargo de juez renunciarán desde luego al concurso de la clase á que pertenecen.

La Comision ha conseguido de las administraciones de los ferro-carriles de Francia y España una rebaja de 50 por 100 sobre los precios de transportes para todo cuanto venga destinado á la Exposicion.

Un árbol de transmision quedará á la disposicion de los exponentes que desearian poner en movimiento á sus máquinas de vapor.

Un reglamento que se colocará en las salas y se publicará antes de la apertura de la Exposicion, determinará todos los puntos del servicio interior.

El Presidente de la sub-comision de industria y comercio,

F. DÉTROYAT.

El Presidente de la sub-comision agrícola,

L. BARON.

Por todo lo no firmado,

El Director, JOSÉ OLIVA.

EDITOR RESPONSABLE: D. MIGUEL ESTEBAN.

1864. Imp. de M. Gallano, plaza de los Ministerios, 2.

BOLSA DE PARIS DEL 24 AL 30 DE DICIEMBRE DE 1863.

VALORES.	Precio anterior.	Jueves 24	Viernes 25	Sábado 26	Lunes 28	Martes 29	Miércoles 30
RENTAS.							
5 0/0 francés.....	66 35	66 45		66 45	66 50	66 45	66 55
Interior 5 0/0.....				66 45	51 5/8		
Exterior 5 0/0.....	52	52			52		52 1/8
Diferido conv.....					47 1/4		
Pasivo nuevo.....							54 1/2
ACCIONES.							
Banco de Francia.....	5350	5350		5400	5275	5270	
Crédito mobiliario.....	1037 50	1041 25		1050	1042 50	1035 75	1035
Id. id español.....	612 50	611 25		610	615 50	610	
Id. hip.....	1212 50	1250		1220	1235	1235	1220
Compañía Trasatlántica.....	515 75	515 75		516 25	515	515 75	517 50
Id. Parisiense de gas.....	1635	1650		1630	1660	1635	1647 50
Almacenes generales.....							
Sociedad inmoviliaria.....	492 50	497 50		495	495	490	490
Paris, Lyon Mediterraneo.....	925	927 50		927 50	932 50	935	932 50
Mediodia.....	677 50	677 50		681 25	682 50	681 25	681 25
Norte.....	966 25	968 75		975	971 25	971 25	972 50
Oeste.....	505	506 25		506 25	507 50	505	505
Orleans.....	970	970		975	977 50	975	975
Este.....	476 25	478 75		480	477 50	478 75	477 50
Sociedad austriaca.....	402 50	402 50		400	402 50	400	402 50
Norte de España.....	520	517 50		515	515	515	516 25
Córdoba a Sevilla.....							
Zaragoza.....	615	611 25		612 50	615	615 75	612 50
Pamplona.....	390	392 50		395		395	395
Barcelona.....	298 75	300			300	300	297 50
Sevilla, a Cádiz.....	480	480		480	480	480	480
Portugal, compañía real.....	447 50	448 75		455 75	455 75	452 50	450
OBLIGACIONES 500 f. 3 0/0							
Paris, Lyon, Medit., Int. 1.º							
enero.....	501 25	501 25		501 25	500	501 25	501 25
Mediodia, id.....	500	296 25		298 75	300	300	300
Norte, id.....	506 25	505		505	506 25	506 25	506 25
Oeste, id.....	295	295		296 25	295 75	296 25	296 25
Orleans, id.....	501 25	502 50		502 50	502 50	502 50	502 50
Este, dic.....	285 75	285		296 25	285	285	285
Norte de España, oct.....	257 50	257 50		257 50	255	255	257 50
Córdoba a Sevilla, enero.....	260			256 25	256 25	256 25	255
Zaragoza, id.....	270	268 75		270	270	270	270
Pamplona, oct.....	245	241 25		241 25	242 25	242 50	246 25
Sevilla, Cádiz, ant., enero.....	293	292 50		296 25	295 75	295	295
Id. id. n. nov.....	250	251 25		251 25	251 25	251 25	251 25
Momblanch a Reus, oct.....	242 50	242 50		242 50	242 50	242 50	242 50

CAMBIOS DE PARIS, DEL 30 DE DICIEMBRE.

	A VISTA.		90 DIAS.	
	P.	D.	D.	P.
Madrid.....	5 14	5 15	5 06	5 05
Barcelona.....	5 18	5 17	5 10	5 09
Cádiz.....	5 15	5 12	5 06	5 05
Bilbao.....				
Londres.....	25 50	25 25	24 87 1/2	24 85
Amsterdam.....	215	215 3/4	210 3/4	210 1/2
Amberes.....	100	99 7/8		
Hamburgo.....	189 3/4	189 1/2	187 1/2	187 1/4
Francfort.....	24 1/4	24	242	241 3/4
Viena.....			205	
Trieste.....				
Lisboa.....			5 52 1/2	5 50
Nápoles.....	99 3/4	99 1/2	97 3/4	97 1/2
S. Petersburgo.....	560	557 1/2	550 1/2	550
Oro en barras a 1000.....	5454 44		4 a 5 0/0 prima	
Plata en barras a 1000.....	218 89		25 a 26 0/0	
Onzas españolas.....	84	84	50	
Id. mejicanas.....	81	81	50	
Pesos de col. Fernandinos.....	5 45	5	5 60	
Id. id. mejicanos.....	5 50	5	5 70	

DESCUENTOS.

Madrid.....	7	7	0/0
Paris.....	7	7	0/0
Londres.....	7	7	0/0
Amsterdam.....	5	5	0/0
Hamburgo.....	4	4	5/4 0/0
Francfort.....	5	5	0/0
Viena.....	5	5	0/0
Amberes.....	6	6	0/0
Bruselas.....	5	5	0/0
Berlin.....	4	4	1/2 0/0
Génova.....	8	8	0/0
San Petersburgo.....	10	10	0/0
Nueva York.....			0/0

ÚLTIMOS TELEGRAMAS.

Paris, 2 de Enero.	
5 0/0 francés.....	66 40
5 0/0 español ext.....	51 1/4
5 0/0 idem interior.....	
Idem diferido.....	
Idem pasivo.....	
Moviliario francés.....	
Moviliario español.....	
Norte de España.....	

Londres, 2 de Enero.

Consolidado inglés.....	91
-------------------------	----

CAMBIOS.

PLAZAS.	Londres, 29 Diciembre.		Amsterdam, 23 Diciembre.		Hamburgo, 22 Diciembre.		Francfort, 22 Diciembre.		Nueva-Yorck.
	P.	D.	P.	D.	P.	D.	P.	D.	
Madrid.....	47	7/8							
Paris.....	25 67 1/2	27 21/2	56	1/8	195	1/2	92	7/8	
Londres.....			11 86 1/4	11 70	151	7/8	117	5/4	
Viena.....	12	20 12 25	160		92 1/4	92 5/8	98	97 7/8	
Petersburgo.....	35	3/4 35 1/2			29 1/2	29 3/8			
Amsterdam.....	19	3/4 12			56	15 56 15	99	1/4	
Cádiz.....	47	7/8							
Sevilla.....									
Bilbao.....									
Oro fino.....									
Plata fina.....									
Agio sobre el oro.....									
Algodon.....									

BOLSA DE MADRID DEL 27 DE DICIEMBRE AL 2 DE ENERO.

TÍTULOS.	Interés anual.	VALORES AL CONTADO.					
		Precio anterior.	Lunes 28	Martes 29	Miércoles 30	Jueves 31	Viernes 1
3 0/0 consolidada int.....	0/0	Rvn.					
5 0/0 id. ext.....	5	54 10	54 25	54 20	54 20	54 50	55 15
5 0/0 diferida.....	2	49 95	50 15	49 95	50	50 05	49 05
Mat. del Tesoro, interés							
Deuda del personal.....		28 60	28 50	28	28 20	28 30	28 15
Id. amortizable, 1.ª cl.....		50 60			50 50	50 50	50 65
Id. id. 2.ª cl.....		29 80	30	30	30	30 20	30
Canal de Isabel II.....	8	142 25	142 25	142 25	142 15	142 15	108 15
Acciones de Obras púb.....	6	100 10	100 10	100 10	100	100	97
Oblig. para subvenc.....	6	98 60	98 75	98 75	98 75	98 90	96 25
Carreteras 1.º Abril 1850	6	101 25	101 25	101 25	101	101	101
Id. id.....	6	102 25	102 25	102 25	102 25	102 25	101
1.º Junio 1851.....	6	100 50	100 50	100 50	100 50	100 50	100 50
31 Agosto 1852.....	6	99 50	99 50	99 50	99 50	99 50	99 50
9 Marzo 1855.....	6	99	99	99	99	99	99
1.º Julio 1856.....	6	100	100	100	100	100	99
Oblig. municipales.....	6	95	95	95	95	95	97
Banco de España.....	6	222	222	225	224	224	225
Banco de Barcelona.....							
Moviliario español.....							
Sociedad esp.ª mercantil							

ACCIONES DE LOS FERRO-CARRILES.

LINEAS.	Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Fecha.	DIVIDENDOS.		ULTIMOS PRECIOS	
					1862	1861	Fecha.	Precio
Norte de España.....	200.000	1900	Todo.	1 Enero	6 0/0	6 0/0	28 Nov.	107 d.
Isabel II.....	37.000	2000	2000	1 Marzo	0 0/0	6 0/0		
Córdoba a Sevilla.....		1900	1900	4 Enero				
Zaragoza.....	240.000	1900	1900	10 Ener.	6 0/0	6 0/0		
Barcelona.....		1900	1900	Todo.				
Pamplona.....		1900	1900	Todo.				

OBLIGACIONES DE LOS FERRO-CARRILES.

LINEAS.	Número de obligacion.	Valor nominal.	INTERES.		AMORTIZACION		Ultima cotiz. Curso.
			Fecha.	Interés anual.	Epoca.	Años.	
Norte de España.....	500.000	Rvn.	1900	57	Abril...	1843-195	
Isabel II, hipotecarios.....	5.000	15750	Enero...	600			
Id. 3 0/0.....	50.000	1900	Octubre	57			
Córdoba a Sevilla.....	24.576	1900	Enero...	57	Enero...	1956-1861	
Zaragoza.....	500.000	1900	Id.	57		1955-1860	
Sevilla a Cádiz.....		1900				1860-1907	
Id. nuevas.....		1900				1860-1961	

CAMBIOS DE MADRID (24 de Diciembre.)

PLAZAS.	Daño al papel.	Beneficio al papel.	PLAZAS.		Daño al papel.	Beneficio al papel.
Alicante.....	par d.		Leon.....		1/8 d.	
Avila.....	1/4		Malaga.....			1/8 d
Badajoz.....	1/8 p.		Murcia.....		par	
Barcelona.....		5/4 p.	Palencia.....		par	
Bilbao.....	1/8		Pamplona.....		1/4	
Búrgos.....	par		San Sebastian.....			1/4
Cádiz.....	5/8		Santander.....		par	
Córdoba.....	1/4		Santiago.....		5/8	
Coruña.....	5/8		Sevilla.....		1/4	
Granada.....	1/4		Valladolid.....		1/4	
			Zaragoza.....		par	

PLAZAS EXTRANJERAS.

LONDRES.....	90 d	49 60.
PARIS.....	8 d	5 14.
HAMBURGO.....	8 d	

BOLSAS EXTRANJERAS.

TÍTULOS.	Londres, 29 Diciembre.		Amsterdam,	Hamburgo, 22 Diciembre.		Francfort, 22 Diciembre.	Ambéres,
	P.	D.		P.	D.		
5 0/0 exterior.....	53	3/4 54 1/4					
Id. interior.....				46	1/2		
Pasiva.....				45		50 1/4	
Diferida.....							
Certificados.....	15	1/8					
Spanish doubloons.....							
American eagles.....							
Silver.....							
Consolidado, 5 0/0.....	91	1/8 1/4					