

PUNTOS DE SUSCRIPCION.

PALMA. Imprenta Balear.
Rullan, hermanos.
García.
MAHON. Orilla (D. Domingo.)
IVIZA. Cabot.

Se sale todos los dias excepto los
miércoles.

EL BALEAR.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

Por un mes.
En Mallorca. 8 rs.
En Menorca ó Ibiza fran-
co de porte 10 rs.
En los demas puntos del
Reino. id. id. 12 rs.
Cada numero suelto 1 rl.

PALMA.—VIERNES 29 DE OCTUBRE DE 1852.

ESPIRITU DE LA PRENSA.

(Del Herald.)

Entre todas las noticias que nos llegan del exterior en estos últimos tiempos, ninguna ha producido en nosotros una satisfacción mas viva que la que nos asegura la próxima construcción de un ferrocarril, que arrancando de Lisboa, llegará á nuestra frontera para enlazarse con otro que lo traiga hasta Madrid. Todo lo que sea estrechar nuestros lazos con Portugal, facilitar las relaciones entre los súbditos de ambas monarquías, confundir sus intereses, y activar esa fusión de las dos nacionalidades que está en la naturaleza de las cosas, y por la cual ambos países suspiran, no puede dejar de ser altamente satisfactorio á los hombres ilustrados de uno y de otro. Todo lo que sea llevar la corriente de nuestros intereses mercantiles hacia el litoral occidental de la Península, es favorable en alto grado á nuestra independencia y al desarrollo del comercio con América, que es el que verdaderamente está destinado á engrandecer á los dos pueblos hermanos que ocupan la misma división geográfica, y que solo necesitan acercarse uno á otro para convertirse en uno, como lo exigen sus intereses y como se lo indican sus simpatías.

En la situación en que nos encontramos no nos es posible examinar las razones políticas que nos impulsan á celebrar la construcción de ese ferrocarril, y aquellas que se funda la conveniencia de la amalgamación de ambos países en una nacionalidad única é indivisible; pero bajo el punto de vista mercantil y económico tenemos el campo libre, y á él ceñiremos nuestras observaciones.

Es indudable que, como mas arriba decimos el porvenir de nuestro comercio está en América, y si alguna vez hemos tenido industria en España, industria que merezca este nombre y que no sea una planta raquítica de aquellas que no pueden vivir fuera de la atmósfera artificial del invernáculo, esa industria ha de encontrar los mercados que la alimenten en las playas de América antes española. Nuestros tejidos de algodón, de lana y de seda, nuestros muebles no han de ir á buscar compradores á Francia, Inglaterra ó Alemania, países infinitamente mas adelantados que nosotros en esta parte, ni á los mercados extranjeros de que ya están en plena posesión las industrias de aquellos países: los únicos mercados de que podemos aspirar á espulsarlas son los de la América española, por las ventajas que nos dan antiguas tradiciones, la identidad de idioma, usos y costumbres, y las simpatías que esas circunstancias traen consigo.

Peró para aspirar al triunfo en esta gloriosa campaña necesitamos fáciles, económicas y rapidas comunicaciones que permitan reunir en un centro todos los productos de la Península, y un ferrocarril por medio del cual puedan todos ellos transportarse con pocos gastos á la orilla del mar.

Bien sabemos que por conseguir este objeto, no necesitamos llevar ese ferrocarril maestro á Lisboa, y que bajo el punto de

vista de nuestro comercio exterior, lo mismo sería llevarlo á Cádiz ó á Vigo. Pero cuando se trata de hacer un gran esfuerzo incurriendo para ello en gastos colosales que no pueden repetirse á menudo, hay que tener presente una cosa, y es que entre dos caminos conviene infinitamente mas escoger el que nos produce simultáneamente dos ó tres resultados, que el que solo nos produce uno. Ahora bien: la construcción de una línea de ferrocarril á cualquier punto litoral de España, que costaría lo mismo que un ferrocarril hasta Lisboa, si bien ventajosísima, solo produciría el resultado ordinario de todos los ferrocarriles fomentando vigorosamente la prosperidad de toda la región de nuestro país que cruzase: pero este mismo ferrocarril construido desde Madrid hasta Lisboa, produciría, en primer lugar, el mismo resultado, y además de él otros dos que valen infinitamente mas, á saber: 1.º abrir á nuestros productos un mercado enteramente nuevo en Portugal, y poner á nuestro alcance las producciones del país vecino: 2.º enlazar de tal manera nuestros intereses y confundir de tal modo hasta nuestros idiomas, que á la vuelta de pocos años, sin esfuerzo alguno, por el impulso natural de las cosas, se verificaria espontáneamente la union indisoluble de ambos países.

Este es el gran objeto que á los ojos de todo portugues y de todo español, amantes de prosperidad y del poder de sus respectivos países, como aun tenemos hoy que llamarlos, da al ferrocarril de Madrid á Lisboa una inmensa superioridad sobre cualquier otra línea que pueda construirse. Que de este primer paso resultaría en un breve período de tiempo y de una manera inevitable la amalgamación, es para nosotros casi un artículo de fé. En esta creencia nos afirman el recuerdo de los antecedentes de las dos naciones, y las evidentes inclinaciones que ambas demuestran hoy borrados como lo están esos odios pueriles é insensatos que sin motivo alguno nos separaban antes. Los reinos de Portugal y los que se reúnen en la cabeza del monarca de Castilla, han vivido muchos años pacíficamente bajo el mismo cetro, y esta union ha dejado rastros que no se borrarán nunca, nuestros escritores respectivos han hecho indistintamente uso de ambos idiomas, y permanecen unidos en nuestros monumentos literarios; y hé aquí una base suficiente para que, á la aplicación de cualquier reactivo, vuelvan á brillar en todo su esplendor esos rasgos de que hablamos y que solo han logrado empañar manos enemigas. Por otra parte, así como Francia es el laboratorio en que se funden las ideas y los intereses europeos para volver á irradiar desde allí á las naciones de Europa, así España será el conducto por donde esas ideas y esos intereses se transmitan á Portugal, despues de haberse revestido con una forma que no es comun. Portugal por su parte será el puesto avanzado que reciba las riquezas del comercio americano, para distribuir las por el continente europeo por medio de España; y en este cambio de ideas y de intereses las numerosas afinidades que existen hoy se acercarán de tal manera, que su absorción mútua será inevitable, como lo es la de

dos gotas de agua que se ponen en contacto.

El ferrocarril de Madrid á Lisboa es el poderoso fundente, si nos es licita esta comparación, que ha de producir tan gigantescos y tan importantes resultados. Esforcémonos, pues, porque se realice lo mas pronto posible su construcción, para que se vean coronados los deseos mas ardientes de los dos pueblos homogéneos y hermanos que pueblan las dos divisiones de la Península ibérica, y que por instinto conocen hoy que ha llegado el momento de quitar los obstáculos que aun se oponen á la anulacion de su triste divorcio.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

ALEMANIA.

El 11 se reunió en Postdam toda la familia real de Prusia y el príncipe Federico de Hesse Cassel. S. A. pidió al rey, con todas las formalidades de costumbre, la mano de la princesa Ana, que le fué otorgada por Su Majestad. Los desposorios deben verificarse dentro de breves dias. El príncipe Federico era heredero presuntivo de la corona de Dinamarca; pero habiendo consentido en el cambio de sucesion verificado en aquel reino, permanece tan solo heredero del trono de Hesse-Cassel. S. A. es viudo de una hija del emperador de Rusia, que murió de resultas de su primer parto.

GRECIA.

Una escuadra inglesa llegó al puerto de Salamina el 3 del corriente. Se atribuia su llegada á la cuestion de sucesion al trono de Grecia. Se compone de los buques siguientes:

Britannia, navio de 120 cañones.

Trafalgar, id. de 120.

Albion, id. de 90.

Vengeance, id. de 80.

Bellerophon, fragata de 78.

Phaeton, id. de 50.

Firebrand, fragata de vapor de 50.

Tiger, id. id. de 6.

Dury, corbeta de vapor de 9.

El almirante Dundas, que manda esta escuadra, acompañado de gran número de oficiales de todos los buques, fué el 5 á visitar á Atenas y sus antigüedades.

NOTICIAS NACIONALES.

Madrid 25 de octubre.

La armada española cuenta hoy los buques siguientes, y quizá alguno mas que se omitirá por olvido.

Tres navios que son: Reina Isabel II, armandose; Francisco de Asis, en construcción, y el Soberano.

Once fragatas que son: Mazarredo, Cortés, Luisa Fernanda, la Ferrolana, Villa de Bilbao, Colon, Esperanza, Venus, Perla, Isabel II y Cristina.

Cuatro urcas: la Marigalante, la Pinta, Santa María y Santa Cilia.

Siete bergantines que son: Patriota, Volador, Soberano, Jason, Laborde, Trumea y Ebro.

Una goleta: La Cruz.

Dos vapores de fuerza de 500 caballos que son. Isabel II y Francisco de Asis.

Diez y siete idem de menor fuerza que son: Vulcano, Castilla, Leon, Lepanto, Hernan Cortés, Colon, Scipion, Peninsula, Conde de Regla, Velasco, Blasco de Garay, Isabel la Católica, Fernando el Católico, D. Jorge Juan, Pizarro, Aierta y Vigilante, con innumerables misticos, guardacostas y otros buques de menor consideracion.

Dentro de breves dias debe llegar á Madrid una comision de catalanes y aragoneses, que acaba de ser nombrada en Barcelona, para solicitar del gobierno de S. M. la concesion del camino de hierro desde la antigua capital de Cataluña á Zaragoza.

Componen esta comision las respetables personas siguientes: D. Juan Bruil, D. Alberto Urries, D. Pascual Madoz, D. Jaime Nadal, D. José Flandolit, D. José Serra, conde de Fonollar, D. Ramon Marty y Estuicho, don Joaquin Arimon.

Estamos en la época de las maniobras militares. Las de nueve regimientos de caballería han debido comenzar ya hace dos ó tres dias en Torrejon de Ardoz. En Guadalupe se preparan simulacros de importancia bajo el aspecto científico, y parece existe el proyecto de reunir en Madrid un campo de maniobras para todas las armas de nuestro ejército.

Parece que ayer se notaba mayor actividad que hasta el dia en los trabajos del palacio del congreso, y que se habia comunicado la orden de que todas las obras de arte que en él se ejecutan esten terminadas para mediados de noviembre.

Aun no se ha tomado la confesion con cargos en la causa de injuria y de calumnia que se sigue á los periódicos que ya fueron absueltos por el jurado. La prision de los editores tuvo lugar hace mes y medio.

Desde el dia 24 del corriente queda constituido formalmente el departamento de la caja general de depósitos, creado por real decreto de 29 de setiembre anterior, cuyas oficinas se han situado en la planta baja del edificio que actualmente ocupa el ministerio de hacienda en la calle de Alcalá. Lo que se comunica al público para su conocimiento; advirtiendo tambien que dichas oficinas estarán ordinariamente abiertas todos los dias no feriados desde las diez de la mañana hasta las cuatro de la tarde: que en las cuatro primeras horas se practicarán las operaciones de admision y devolucion de depósitos empleándose las otras dos restantes y las demas extraordinarias que se necesitasen en los trabajos y comprobaciones indispensables de las operaciones y asientos que en el curso del dia se hubiesen practicado.—Madrid 20 de octubre de 1852.—El director general, José Maria Lopez.

Con motivo de las dilaciones que experimentan las obras para el ferrocarril del Norte, *El Despertador Montañés* dice estas frases que nos parecen muy sensatas:

«Esta línea se hará, porque es convenient-

te, es necesario hacerla, aunque no sea mas que para que no diga la Europa que, mientras ella viene con sus caminos de hierro hacia nosotros, los nuestros toman solamente la direccion del Africa. Se hará, ó se puede hacer, por los medios que hemos propuesto, de la concurrencia de los capitales particulares, la subvencion del gobierno y la garantia de un interés mínimo: medios que actualmente está empleando la vecina Francia para el gran desarrollo que da á sus líneas férreas.»

Después de Madrid, las ciudades de Barcelona y Sevilla son las que mas se han esmerado en el aparato y solemnidad para celebrar los funerales por el alma del Sr. duque de Bailen. Barcelona que tan de cerca conocia y apreciaba las buenas prendas de tan noble, valiente y pundonoroso gefe, se apresura á dar público testimonio del sentimiento con que llora la pérdida del que fué siempre entusiasta amigo y decidido protector del pueblo catalan, y une sus votos á los que elevan al cielo los ministros del santuario para que su alma, modelo y ejemplo en la tierra de tan envidiables virtudes, descanse en eterna paz en la morada de los justos. En Sevilla, la presencia de S. S. AA. los S. S. Sres. duques de Montpensier, ha dado nuevo realce á esta solemnidad fúnebre. Hé aquí lo que acerca de ella dicen el 20:

«Ayer tuvieron efecto las honras del excelentísimo señor don Francisco Javier Castañón, y aunque nuestro amor á las glorias de España que simbolizaba el vencedor de Bailen, nos hacia desear que el último tributo que se rendia á su memoria, fuese tan solemne como digno fué de ella, debemos decir, que nuestras aspiraciones han quedado completamente satisfechas.

El elegante túmulo colocado entre el altar mayor y el coro, ha sido rodeado por Sus Altezas Reales los señores duques de Montpensier, por los Exmos. señores cardenal arzobispo de esta diócesis, y capitán general, por el Ilmo. señor gobernador de la provincia, y por todas las autoridades, por los que habiendo tenido la honra de asistir á la batalla de Bailen han sobrevivido al que les condujo á la victoria, y últimamente, por todas las corporaciones y todas las clases de esta poblacion, que unánimes han acudido al llamamiento que su patriotismo les hacia, de ir á regar con lágrimas el catafalco del héroe de nuestro siglo.

La oracion fúnebre pronunciada por el presbítero D. José Rafael de Góngora, ha sido tal como debia esperarse de tan eminente orador sagrado, y la misa y oficios han sido de lo mas ostentoso que Sevilla ha presenciado.

Los augustos infantes han adquirido un nuevo derecho á la consideracion universal, honrando así la memoria de un súbdito; las autoridades se han grangeado un mayor aprecio de los amantes de las glorias nacionales, y el pueblo de Sevilla ha probado que aun conserva el patriotismo que tanto lo distinguió en la guerra de la independencia, contribuyendo todos al mayor lucimiento de las honras por el primer caudillo de tan gloriosa guerra.»

La *Constancia*, periódico granadino, vuelve á ocuparse de la conveniencia y hasta necesidad de que Granada disfrute de los beneficios que llevan consigo los ferro-carriles, si no ha de quedar completamente olvidado su antiguo esplendor y en desprecio los productos de su riquísima vega.

Hé aquí lo que dice en su último número hablando del particular:

«Insistiremos siempre en todo aquello que ofrezca una utilidad notable sobre nuestra riqueza y sobre nuestra civilizacion; hemos dicho que convendria ponerse de acuerdo con la empresa del ferro-carril entre Málaga y Córdoba, porque nada es mas ventajoso para los pueblos en el estado actual, que la union

comercial imprescindible bajo el rápido sistema de los transportes al vapor: ejemplo tenemos hoy, aunque en mas grande escala, en esas confederaciones alemanas, y mas particularmente en el dia entre el Austria y los estados italianos. La enseña de un camino de hierros asimilacion en los planes mercantiles, union industrial, libertad en las transacciones comerciales y otros puntos que no nos es dado presentar: y bajo esta fecunda idea, no puede ofrecer dificultad el unánime pensamiento de marchar estas dos provincias á un mismo fin: puestas á un lado las razones de conveniencia que podrán alegarse en fomentar esta línea; considerado el aspecto económico que ofrece su construccion, y mas que todo la comunicacion rápida con las provincias interiores de Andalucía, vamos á hacer otras reflexiones para comparar los resultados é inclinarnos por lo mejor.

Tenemos la carretera de Motril que está próxima á terminarse, y que ha sido una de las mas costosas por la escabrosidad del terreno y los muchos inconvenientes de los rios que la cortan: no se puede negar que es un desahogo para esta poblacion poder conducir sus productos con baratura á los mares, y darlos con la economía que si fueran fabricados en los puertos: que el aceite del Valle no tiene mas precio que el que aumenta á la presentacion de los buques en Motril; que las riquezas minerales de nuestro suelo, generalmente estancadas por la falta de esportacion, aliviarian la escasez de algunas cosechas; y, en fin, que nuestras hilazas, nuestras lanas, hoy tan abatidas mientras han tomado incremento en Cartagena, volverian á cultivarse y elaborarse para el comercio extranjero, que es sin duda el que mas nos interesa.

Al lado de estas ventajas pongamos las que ofrece la línea de Córdoba; nuestro comercio interior no tiene importancia; el aceite no podemos competirlo en precios con el de Córdoba y demás Andalucía baja; los granos tampoco, porque en el interior cuestan siempre mas baratos; fábricas de tejidos tiene Antequera, y tendria mas con la nueva carretera, que antepondria á los de nuestra ciudad; las ricas provincias de esa parte de Andalucía no necesitan nuestros productos; el comercio principal que sostendrá la via entre Málaga y Córdoba, será de esportacion, y para esportar nosotros, tenemos que entrar en competencia con ellos, cuando tienen de su parte el gran alimento que prestará la línea general de Andalucía planteada entre Sevilla y Córdoba, y la cual nos dá otro nuevo motivo de meditacion para establecer datos ciertos sobre lo que es mas conveniente á nuestro territorio.

El plan que sirve de base al camino concedido entre Málaga y Córdoba; es que debiendo llevarse á cabo el proyecto de una via general que, arrancando de Sevilla, suba por las márgenes del Guadalquivir, por ser el terreno mas llano, mientras sea posible, y continuar por la provincia de Jaén á la de Murcia, para ponerse en comunicacion con la que se está construyendo desde Madrid á Alicante y Cartagena, y que las provincias del litoral, tales como Málaga, Granada y Almería, hagan su comercio exterior; algunas, como Málaga, han calculado, que su comercio interior va á debilitarse, porque los productos interiores hallarán el mercado en Cádiz ó Sevilla, y no tendrán necesidad de venir sobre Málaga; y apresurándose á hacer el empalme proyectado, tal vez conseguirán la interrupcion en Córdoba de aquella via, y por consiguiente serán dueños del único puerto de salida, poseyendo la llave de casi todo el comercio meridional de España; y consiguiendo á este vasto proyecto, teniendo tambien á la vista el rico suelo de la provincia de Jaén, las grandes propiedades que encierra, no dejaron de pensar la conveniencia de acercar la línea á Granada lo mas que fuera posible, por si algun dia los productos de Levante podian venir á engrosar su comercio,

siendo Granada de este modo una simple provincia de paso.»

El *Defensor del Comercio* dice lo siguiente en su número de ayer:

«Hace ya dias que entre varias personas que suponemos algo enteradas en cuestiones de aduanas y aranceles, se habla con visos de certeza de una modificacion importante en aquel ramo. Consiste segun lo que hemos oido en establecer el *avalúo* como principio general para todos los adeudos.

Si en esto se piensa, no cabe duda que la reforma merece bien la calificacion de importante. Quizá entre todas las que en el ramo de aduanas y aranceles se han verificado hasta hoy, ninguna merece llamar tanto la atencion como la de que todas las mercaderias que se presenten en nuestras aduanas satisfagan los derechos por *avalúo*:

Antes de ahora hemos manifestado nosotros que semejante método envuelve un principio de justicia, que nadie se atreverá á poner en duda, pero que á pesar de esto no creemos que el país cuente aun con todos los elementos necesarios, para abrazar aquel sistema que hoy juzgamos tan peligroso para el comercio como para el Estado.

Esta poderosa razon nos inclina á creer que el proyecto en cuestion no pasará á tomar las formas de una ley.

En lo que si se ocupa hoy la direccion de aduanas, es en arreglar el arancel vigente al sistema decimal que deberá regir en España desde 1.º de enero de 1853, con cuyo motivo habrá necesidad de introducir algunas reformas puramente de guarismos, puesto que se trata de acomodar al nuevo método los tipos de pesos y medidas del referido sistema.»

El dia 7 del actual fondeó en el puerto de Cartagena, procedente del de Mahon, el bergantín *Alcega*, recientemente construido en el Ferrol, y otro de los buques destinados á la escuadrilla de instruccion del Mediterráneo. A su entrada y á la vela saludó al gefe de aquella que enarbola su insignia en la corbeta *Colon*. El *Alcega* es de muy buena construccion, y segun los que en él navegan, tiene excelentes propiedades marineras.

El 14 fondearon tambien en aquel punto, procedentes de la bahía de Cádiz, las corbetas *Ferrolana* y *Villa de Bilbao*, destinadas á formar parte de la escuadrilla de instruccion del Mediterráneo, que se compone hoy de los espresados dos buques, de la corbeta *Colon*, bergantines *Alcedo*, *Patriota* y *Volador*, goleta *Cartagenera* y vapor *Castilla*. Este último se encuentra actualmente ocupado en el transporte de tropas para el relevo de las guarniciones de los presidios menores de Africa.

El Sr. Ruvalcaba enarbola su insignia en la *Ferrolana*, que es uno de los mejores buques de nuestra marina de guerra. Nada se decia de cierto sobre la salida de la escuadrilla, si bien se creia generalmente que aquella se efectuará al regreso del *Castilla*. Entretanto sus tripulaciones se ejercitan en continuas maniobras y muy pocas horas del dia se les deja yacantes para el descanso.

(Heraldo.)

NOTICIAS DE ULTRAMAR.

ISLA DE CUBA.

En *El Comercio de Cádiz* leemos las siguientes noticias conformes con las publicadas recientemente por la *Gaceta*:

«Los periódicos ingleses, refiriéndose á los de los Estados Unidos, dicen que los reos juzgados por la comision militar de la Habana han sido trece: contraincurre de ellos se ha pronunciado la sentencia de muerte, que solo podrá aplicarse á dos, pues los otros tres se hallan fugitivos. Los ocho restantes vienen al presidio de Ceuta.

Los mismos periódicos hablan de un desembarco de 1,200 fusiles hecho en la isla de

Cuba, añadiendo que las autoridades españolas habian aprehendido ya 200 de ellos, convenientes para atender á todas las eventualidades.

Leemos, en fin, en dichos periódicos que el vapor *Pizarro* habia quedado completamente destruido. No dan detalles de esta desgracia.

NOTICIAS DE LA PROVINCIA.

Mahon 25 de octubre.

El viernes 22 tuvo lugar un paseo militar al pueblo de Alayor. A las ocho y media de la mañana se hallaban formadas en columna las tropas de esta guarnicion apoyando su cabeza en la plaza de la Constitucion y extendiéndose por la calle nueva, Arrabal y plaza del Carmen. A las nueve se presentó el Exmo. Sr. Capitan general, seguido de su Estado mayor, á quien recibieron las tropas con los honores que marca la ordenanza, comprendiendo la division acto continuo su marcha.

Precedido de una compañía de cazadores iba el Capitan general con su Estado mayor y el comandante general de la isla, mariscal de campo D. Pedro Sureda. Seguia la segunda brigada compuesta de los batallones de cazadores Tarifa núm. 6 y Arapiles núm. 41 y tras estos una bateria de Artilleria y la primera brigada formada por los batallones primero y segundo de la Union y primero de Isabel 2.ª

El aspecto que presentaba la division era sorprendente tanto por el aire marcial de los cuerpos que la componen, como por la brillantez con que á todos estos actos se presentaban. La division regresó de su paseo al anochecer.

El dia 24 se reunió en la Esplanada la guarnicion de esta isla y después de celebrado el oficio divino, fue revistada en gran parada por el mariscal de campo, comandante general de esta isla, S. E. el Capitan general no pudo verificarlo á consecuencia de una leve indisposicion.

Las compañías de zapadores no asisten á ninguna formacion por hallarse ocupadas en los trabajos del fuerte de Isabel 2.ª

Mañana deben tener lugar las exequias en sufragio del alma del Exmo. Sr. Duque de Bailen.

Recibióse en esta por el telégrafo la noticia del ascenso á mariscal de campo de nuestro digno comandante general el Sr. D. Pedro Sureda y Veri. La poblacion entera participó de la satisfaccion que cabia al agraciado por S. M. y con este motivo pudo darle una prueba mas de lo mucho que aprecia las bellas cualidades que adornan á su comandante general.

PALMA.

PUBLICACIONES OFICIALES.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA de las islas Baleares.

Subsecretaria.—Seccion central.—Negociado 2.º.—Censo de poblacion.—Debiendo procederse en esta capital á la formacion y continuacion de la matrícula de vecinos, forasteros, criados y extranjeros que existan en la misma con arreglo á lo prevenido en Real orden de 27 de agosto de 1844 é instruccion aprobada por S. M. con la propia fecha, he venido en disponer que por los empleados del ramo de vigilancia se reparta á cada vecino una hoja impresa para que bajo su firma, ó de dos vecinos á su ruego si no supiere hacerlo, anote en ella todos los individuos de que se compone su familia, criados ó personas que vivan en su compañía con las circunstancias que la misma hoja designa.

PALMA 29 DE OCTUBRE.

AGRICULTURA.

CULTIVO DE LAS TIERRAS LABORABLES.

Artículo 3.º

Las labores son la base de la agricultura. Esta operacion tiene por objeto revolver, dividir, mullir la tierra, hacerla permeable al aire, al agua y á las raices de las plantas que se cultiven; conduce á la superficie los abonos de todo género que las aguas hayan arrastrado y sustraído á la accion de las raices; mezcla los estiércoles con la tierra y hace que su accion sea mas uniforme; destruye las malas yerbas y las dispone á servir de abono; purga el suelo de los dañinos insectos que tanto se multiplican para devorar las cosechas. Siendo el principal objeto de las labores dar á las tierras las cualidades físicas convenientes á la vegetacion, deben necesariamente variar en razon de las circunstancias, con respecto á la profundidad, al número, á las épocas y al modo de practicarlas.

La profundidad de las labores varia desde dos ó tres pulgadas, hasta dos pies en razon del espesor y de la naturaleza de la capa de tierra, y tambien de la potencia del arado. Las tierras ligeras, arenosas, muy permeables á las raices, no tienen necesidad de ser profundamente divididas por las labores, porque no harian mas que disminuir su consistencia. Las tierras fuertes, arcillosas, al contrario, necesitan ser revueltas profundamente y con frecuencia; pues si no vinieran los instrumentos á henderlas y dividir las opondrian un obstáculo invencible á la penetracion de las raices, y los abonos de la parte inferior quedarian absolutamente perdidos para la vegetacion.

Principios análogos deben guiar á los cultivadores en el número y época de las labores.

Las tierras ligeras, arenosas, calcáreas, las exigen menos que las que están dotadas de cualidades opuestas; por punto general, es necesario evitar el romperlas durante los calores del verano, y las escarchas del invierno, por que la accion del sol en el primer caso, de las lluvias, de las nieves, de las heladas y deshielos en el segundo, contribuirían todavía á aligerarlas, y á aumentar la pérdida de los abonos. Así pues, esta clase de tierras, unicamente deben labrarse en primavera y en otoño, y poco tiempo antes de la época de las sementeras, á no ser que, dicha operacion no tenga por principal objeto limpiarlas de malas yerbas, tales como la grama, (gram) la cañuela, (cañeta), la avena loca, (cugula borda), etc.; en cuyo caso conviene mucho labrarlas frecuentemente en estaciones diversas, y sobre todo en épocas opuestas á su vegetacion, para extraer las raices, ponerlas á secar y quemarlas en seguida. En cuanto á los terrenos arcillosos, las labores deben ser numerosas y tener lugar antes del invierno, á fin de que permanezcan espuestos á las escarchas; estas tierras difíciles de trabajar, no son accesibles á los instrumentos mas que en ciertas épocas que los cultivadores deben aprovechar sin descuido; las lluvias las reblandecen hasta el punto que el arado surcaria en el lodo si se le hiciese penetrar inmediatamente de haber llovido; una sequedad de algunos dias las endurece hasta el punto de hacerlas casi impenetrables; es menester pues elegir un tiempo intermedio.

En el modo de ejecutar las labores se puede dar al terreno diversas disposiciones propias para obtener resultados mas favorables. Practicándolas con el arado, se abren siempre surcos, que cuando se hace labor *chata*, desaparecen casi completamente, ya sea al instante mismo, rellenando el segundo surco en gran parte al primero y así sucesivamente,

ya sea con la operacion de rastrillar, que sigue ordinariamente y completa la buena preparacion del suelo. Cuando se ejecute labor *alomada*, es decir, cuando se quieren surcos permanentes, sea para conservar la humedad del suelo, haciendoles cortar su pendiente ó declive en angulo recto, sea al contrario para escurrirla trazandolos casi en la direccion del mismo declive, debe darse á los surcos una profundidad de tres á quince pulgadas, y una anchura de seis pulgadas por lo menos, y hasta treinta pulgadas arimandolos dos á dos el uno contra el otro.

Con el mismo fin se *tablea* la tierra, es decir se la divide en cuadros ó *tablares*, método particularmente adoptado en los terrenos húmedos, llanos y bajos, y en los climas frios; no tiene mas defecto que hacer los rastrillos difíciles é incompletos. Los tablares dividen el campo en cuadros de tres á veinte surcos, y cuya anchura varia de tres á veinte pies; la parte média está combada de seis á veinticinco pulgadas sobre el fondo de los surcos. En las tierras fuertes, tenaces, viscosas, que descansan sobre un lecho de arcilla, en los climas frios y húmedos, produce muy buenos efectos la práctica de los *dobles tablares* que se componen de grandes cuadros divididos á lo ancho por cuadros muy pequeños.

Tales son las principales consideraciones que deben guiar á los cultivadores en la práctica de las labores, y allí donde el uso no esté acorde con ellas no se debe titubear en separarse de la rutina local. Aquí debiéramos hablar las diversas especies de arados, pero es asunto demasiado vasto para ser tratado debidamente. Por lo demas, todos producen los mismos efectos, pero con mas ó menos perfeccion y mas ó menos gasto de fuerzas por parte de los hombres y de los animales que los manejan.

Los vecinos, forasteros, criados ó extranjeros que varien de domicilio dentro de la misma poblacion, lo avisarán al celador de vigilancia del barrio que dejan, de quien recibirán la hoja que les corresponda con la cual se presentarán al celador del barrio donde pasan á vivir para que forme parte de su matrícula.

Los individuos pasivos de guerra y marina, aunque disfrutan del fuero militar, están obligados á ser comprendidos en la correspondiente matrícula de vecinos ó forasteros. Así mismo deben serlo los individuos pertenecientes al clero.

Yo espero que persuadidos los vecinos de esta capital de la conveniencia y aun necesidad de que exista en ella una matrícula exacta de todos sus habitantes, como está mandado cooperarán por su parte á que tenga efecto esta disposicion, llenando dentro un breve plazo las hojas que les presenten los empleados del ramo de vigilancia, así como que pondrán en conocimiento del celador de su respectivo barrio las variaciones que ocurran en su familia. Palma 25 de octubre de 1852.— José Manso.

RECAUDACION DE CONTRIBUCIONES directas de esta capital.

El dia 1.º de noviembre proximo viene el último trimestre de este año, lo que se avisa á los contribuyentes por medio de los periódicos á fin de que se sirvan acudir á la oficina de mi cargo á satisfacer sus respectivas cuotas, pues de lo contrario serán incisos en las listas de apremio que se formarán precisamente el día 6 del mes citado. Palma 28 de octubre de 1852.—Pedro José Sampol.

PUERTO DE PALMA.

BUQUES A LA CARGA.

Para Barcelona:



Vapor-correo EL MALLORQUIN,

su capitán D. José Estade y Sabater.

Saldrá el domingo 31 de octubre a la una de la tarde con la correspondencia.

Admite carga y pasajeros.

Se despacha en la calle de la portería de Sto. Domingo, número 1.º, cuarto entresuelo.

BUQUES ENTRADOS.

Día 28.

De Barcelona en 24 horas vapor Mallorquin, cap. Medinas, con 20 pasag., géneros y balija.

De Alicante en 2 días laud S. José, de 37 ton., pat. Cabot, con 4 pasag., pimiento y efectos.

De Iviza en 4 días jav. Virgen de Jesus, de 25 ton., pat. Ferrer, con 17 pasag., efectos y balija.

DESPACHADO.

Día 28.

Para Valencia laud S. Miguel, de 32 ton., pat. Company, con 4 pasag., azúcar y pieles.

GACETILLA RELIGIOSA.

Santo del día de mañana.

S. SERAPIO, OBISPO Y CONFESOR.

En el año 199 de Jesucristo fué consagrado

obispo de Antioquia, S. Serapio. El martirologio romano dice, que fué insigne en doctrina; y S. Eusebio y S. Geronimo alaban mucho su sabiduría y su celo por la defensa de la verdad. Murió en paz alviente en el reinado del emperador Caracalla, el año 211.

CULTOS.

FIESTAS DE BEATIFICACION

DEL

VENERABLE PADRE PEDRO CLAVER,

jesuita español, apóstol de los negros y discípulo predilecto del beato Alonso Rodriguez en el colegio de Montesión de esta ciudad de Palma, elevado á los altares por la Santidad de N. SS. P. Pio IX.

Se celebrarán en la iglesia de Nuestra Señora de Montesión en los cuatro últimos días de este mes de octubre

Día 30.

Consagrado al beato Alonso Rodriguez.

Se comenzará la misa mayor á las diez, en la que predicará D. Miguel Coll Pro. En la tarde se cantará el Smo. Rosario, y se concluirá el Triduo del Beato Claver.

Día 31.

A las diez se comenzará la misa cantada y hará el panegirico del Beato Pedro, D. Joaquin Vidal Pro. A las cinco de la tarde se cantará el sagrado Trisagio y se concluirá con el Te-Deum y los gozos del Beato.

VARIACIONES ADMOSFÉRICAS DE AYER.

Horas.	Termóm.	Baróm.	Hygróm.
7 de la mañana.	15 grad.	28 p 10	85
12 del día.	17	28 11	82
5 de la tarde.	16	28 11	84

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las 6 hs. 47 ms.

Pónese á las 5 » 13 »

Los relojes deben señalar al medio día verdadero las 11 hs. 43 ms. 52 s.

ANUNCIOS.

En la fábrica de sombreros

de Pedro Pinto, calle Sto. Domingo n.º 35, hay un buen surtido de sombreros impermeables á prueba de agua, que se expenderán á precios sumamente cómodos. Los hay tambien elasticos, y hongos de toda clase de hechuras. Tambien se limpia el sudor á los viejos, y se arreglan á la última moda.

Una nodriza, su leche de

un año, que se ocupa unicamente con los quehaceres de su propia habitacion, que la tiene á unas tres horas de distancia de las murallas, desearia encontrar criatura para criar en su casa. Darán razon en la posada del molino de seusiná contigua á la confiteria de D. José Capdebon.

Se vende la casa número

6 manzana 48, calle de la Portella. En esta imprenta darán razon, de la persona con quien debe tratarse para el ajuste.

Se alquila un segundo pi-

so al lado del horno del Call. En la misma casa darán razon.

El dia tres de noviembre

próximo se dará principio á un nuevo curso de gramática francesa, en la escuela de don

Antonio Manresa, junto á la pescaderia, entrando en el callejon d'en Rubi núm. 45.

TEATROS.

PRINCIPAL.

Para hoy.

2.ª FUNCION. QUINCENA 4.ª Se pondrá en escena el drama en 3 actos titulado

UN DESAFIO, O DOS HORAS DE FAVOR, dirigido por el Sr. Prats.

Baile Nacional.

Dando fin con la pieza en un acto titulada E. II. Entrada 2 rs. A las 7 1/2.

Para mañana.

3.ª FUNCION. QUINCENA 4.ª Se pondrá en escena el gran drama trágico en 5 actos, titulado

LUIS EL ONCENO,

dirigido por el Sr. Prats. Dando fin con el Jarabe. Entrada 2 rs. A las 7 y 1/2.

NUEVO DE LA MERCED.

Para mañana.

13.ª FUNCION. QUINCENA 1.ª Se pondrá en escena la acreditada comedia en 4 actos, titulada

LAS TRAVESURAS DE JUANA,

Terminand, la funcion con la aplaudida zarzuela en un acto, titulada

La Castañera.

Entrada 9 cuartos. A las 7 1/2.

EDITOR RESPONSABLE: D. PEDRO JOSÉ UMBERT.

IMPRENTA BALEAR

Á CARGO DE D. FRANCISCO DE P. TORRES.

Calle de San Francisco, número 30.