

LA ESTRELLA BALEAR.

Periódico compilador de lo mas selecto que publican los de España y del extranjero sobre ciencias, literatura y artes.

Este periódico sale todos los domingos.—Precio de suscripcion 4 rs. al mes verificándola por el término de un año, 4 ½ rs. si se limita al de seis meses, y 5 rs. cuando sea por menos tiempo.—Al fin de cada trimestre se verificará un sorteo entre cada cincuenta suscriptores que lo hayan sido durante el mismo y el agraciado podrá escoger las obras que guste, hasta el valor de 50 REALES de la librería de Rullan, hermanos, editores, donde se admiten suscripciones.

ADVERTENCIA.

En la tarde del juéves 8 del actual se verificarán los sorteos correspondientes á las tres series de cincuenta suscriptores que lo hayan sido durante el segundo trimestre de la publicacion de este periódico. Los que gusten presenciar este acto se servirán concurrir el referido día á las 4 de la tarde en la librería de Rullan hermanos, donde se realizará con las formalidades que corresponden. Avisaremos oportunamente á los suscriptores que resulten agraciados, para que pasen á recoger su respectivo premio.

CAMINOS.

Este ramo importante de la prosperidad pública, está tan íntimamente ligado con sus progresos ó retardos, que el estado de los caminos puede mirarse como el barómetro, no solo de la riqueza de que gozan, sino de la civilizacion á que han llegado los habitantes de un pais. Obsérvase en esta parte una reaccion constante entre los medios de conduccion y el bienestar social. Aquellos dependen de esta, pero al mismo tiempo lo fomentan y consolidan. Un pueblo no tiene buenos caminos sino cuando se halla en cierto grado de riqueza é ilustracion, pero inmediatamente que los tiene, ellos obran eficazmente en el aumento de una y otra. Un buen camino abierto para dar salida á ciertos géneros, para proporcionar el tránsito á un puerto, para facilitar la esportacion de los metales de una mina, restituye con inmensas ventajas las sumas que se han empleado en su construccion. Son incalculables los resultados accesorios de la perfeccion de estos vehículos de riqueza y de actividad. ¡Cuántos negocios importantes se descuidan, cuantas ocasiones ventajosas se desperdician, cuantas ideas útiles y preciosas se abandonan por los obstáculos que presenta una comunicacion difícil, incómoda y llena de peligros! No es dada á todos los hombres la fuerza física y moral que se requiere para emprender una de esas terribles expediciones que en algunos paises se llaman *viages*. No todos pueden reducirse á encarcelarse durante un mes en un calabozo portátil, cuyos sacudimientos rompen los huesos, cuya lentitud agotaría la paciencia de un santo, y en el cual es necesario almacenar todo cuanto necesitan las escigencias de la pobre humanidad. Dejemos aparte el espantoso artículo de los posadas, verdaderas cavernas de salteadores, cuyas húmedas y asquerosas mazmorras, en lugar de proporcionar algun descanso al molido viajero, no le ofrecen mas que incomodidades y suplicios: dejemos aparte la comida, el ruido, el olor, las disputas con el huesped, todas estas *delicias* que son inseparables de tan molestas escursiones: mas

¿puede mirarse con igual indiferencia el continuo peligro que corre la vida del hombre en un camino lleno de desigualdades y precipicios, teniendo que vadear á cada paso rios que crecen instantaneamente en los tiempos lluviosos, ó que subir y bajar cuestas escarpadísimas, en cuyos recodos suele faltar hasta un miserable parapeto que evite la caída á un barranco de muchas toesas de profundidad? Y ¿que diremos de los salteadores, soberanos absolutos de los malos caminos, donde hallan todas las facilidades necesarias para ejercer impunemente sus violencias y crueldades? Todos estos males estan íntimamente ligados entre si; y en pos vienen la despoblacion, la pobreza, el odio á las calamidades inherentes á un pueblo degradado, ocioso y corrompido. Por la razon contraria, la mas pequeña reforma de los caminos, empieza muy en breve á producir resultados felices; y si hasta ahora, en los paises á que pueden aplicarse estas reflexiones, los resultados no han sido grandes, es porque las mejoras tampoco lo han sido. Inmediatamente que se facilita el tránsito de un pueblo á otro, se establecen ventas y posadas en los puntos de descanso. Cada uno de estos establecimientos, per malo que sea, puede considerarse como un centro de actividad y de industria, que atrae á si los productos de las tierras vecinas. Los viajeros dejan en ellos el dinero que antes iba á puntos distantes. Esta diseminacion de metálico es una circunstancia *sine qua non* del desarrollo de la industria. Se dirá que esto no basta para fundar la felicidad de un pueblo. ¿Quien lo duda, y quien puede jactarse de haber descubierto una institucion humana que sea la *Panacea* de los males sociales? Mas nadie negará, que de los recursos de que puede echarse mano para despertar á un pueblo del letargo á que lo han conducido largos siglos de opresion y de ignorancia, sin recurrir á las grandes reformas políticas, ninguno es mas eficaz ni mas pronto que la construccion de buenos caminos, como es igualmente cierto que las instituciones mas sabias, mas justas y mas libres, serán meras teorías, ó tendrán resultados lentísimos y parciales, si no se facilitan á los ciudadanos todos los medios de aumentar su prosperidad.

Compárese el cuadro que hemos trazado con el magnífico espectáculo que ofrece la Inglaterra, cuyos hermosos caminos son en el día los principales instrumentos de la inmensa actividad que reina en esta admirable nacion. Aquí un viage, por largo que sea, puede considerarse como una ocupacion de las mas agradables de que puede gozar el hombre, como una verdadera partida de diversion. Los caminos ademas de su perfecta construccion, presentan á cada paso los puntos de vista mas pintorescos, y la continua escena de unos campos cultivados con el mayor esmero: las diligencias son unos coches de lujo, seguros y cómodos; los caballos son excelentes; las posadas estan provistas de todo cuanto puede necesitar el mas refinado sibarita; los precios son cómodos; las horas fijas, en una palabra, el hombre mas delicado, mas acostumbrado á los gozes de la opulencia, puede atravesar en uno de estos coches públicos toda la Inglaterra sin

haber recibido mas que sensaciones agradables.

Asi es que todo el mundo viaja, y de este continuo movimiento resulta el movimiento metálico que esparce en los puntos mas remotos los capitales, que en otros paises se concentran en las grandes poblaciones sin aumentar el bienestar general ni el de los individuos. No hay extranjero que no admire el número de diligencias que entran y salen á cada instante en las calles de Londres. En estas empresas, que estan todas á cargo de particulares, reina una emulacion que resulta en favor del viajero, pues á veces hay dos ó tres compañías que se disputan la satisfaccion de llevarlo pronto, comodamente y á poca costa. No hace mucho tiempo que sostenian una lucha de esta clase dos diligencias de agua. Cada una de ellas habia bajado los precios á competencia, hasta que llegó el caso de que la una ofreció llevar los viajeros de valde, y la otra que no quiso ceder la victoria, ademas del viage gratis, prometió á cada viajero un jarro de cerbeza.

Apesar de este grado de perfeccion á que han llegado en la Gran Bretaña los medios de comunicacion, como lo bueno camina siempre á lo mejor, los hombres que se han dedicado á la construccion de caminos, han descubierto defectos muy notables, y han tratado de corregirlos; y no causará poca extrañeza á los que hayan leído la precedente descripcion de los caminos de Inglaterra, el saber que en un informe dado á la cámara de los comunes el 25 de Junio de 1819, por una comision compuesta de individuos del mismo cuerpo, se leen estas palabras:—“El testimonio unánime de las personas ecsaminadas por la comision no deja la menor duda acerca del estado defectuoso, en que se hallan generalmente los caminos reales de Inglaterra y Gales.” Una nacion como la Inglesa no tolera la ecsistencia de males de esta especie: asi es que no tardó en presentarse el remedio eficaz, que aplicado ya á muchos caminos, ofrece los mas ventajosos resultados. El autor de estas mejoras es John Loudon M'Adam, inspector general de los caminos de Bristol, cuya fama ha crecido tanto en poco tiempo, que ademas de adoptarse generalmente su sistema, ha recibido invitaciones numerosas de Escocia, y aun de los Estados Unidos, para dirigir personalmente los trabajos de los caminos públicos. Como nuestra intencion, en este artículo, es ofrecer á los paises á que dedicamos nuestras tareas, los medios de perfeccionar este ramo importante, creemos que el mejor modo de desempeñar este intento, será copiar las palabras del mismo autor de las mejoras.

«Para que un camino, dice (1), adquiera la mas perfecta seguridad, es indispensable entender bien, admitir y poner en práctica los siguientes principios: que el suelo fundamental ó nativo es el que realmente sostiene el peso del tránsito; que interin este suelo se mantenga seco, sostendrá, sin hundirse, el camino y los carruages; que antes de todo se debe pensar en la sequedad del terreno, cubriéndolo de tal modo que la lluvia no pueda penetrar en él; que la profundidad ó espesor del camino debe arreglarse á la masa ó cantidad de materiales absolutamente necesarios para formar esta cubierta impenetrable, y que para determinar el volumen de estos materiales no se debe considerar su propia y peculiar aptitud á sostener el peso de los carruages.

«El error generalmente recibido y tenazmente practicado, de fundar los caminos en una gran cantidad de piedra para evitar que se hundan cuando el terreno inferior es demasiado flojo, blando ó húmedo, ó, lo que es lo mismo, el error de que un camino puede ser bastante fuerte, artificialmente, para sostener los mayores pesos, no obstante la humedad del terreno inferior, este error, digo, es la causa de los defectos que se notan en los caminos de la Gran Bretaña.

«La práctica comun en Inglaterra y en Escocia, cuando se empieza á construir un camino, es abrir una zanja en la superficie del terreno, y depositar en ella una gran porcion de piedras muy gruesas. Sobre estas se colocan otras mas pequeñas, cada una de las cuales suele pesar de siete á ocho libras. La profundidad de estas capas depende del capricho del constructor, ó de los medios que están á su alcance. En-

tonces se hace lo que propiamente se llama camino, estendiendo grandes cantidades de piedra menuda, ó de cascajo, formando una capa de un pie ó de ocho pulgadas de profundidad.

«Si hubiera algun acierto en la eleccion de estos materiales, en su preparacion y en su distribucion, podrian evitarse muchos defectos del sistema actual; mas por lo comun, estas operaciones se practican con la mayor negligencia. El camino es un cedazo por el cual pasa sin obstáculo el agua; esta penetra toda la masa, se deposita en las zanjas, y toda la obra queda, en poco tiempo, destruida.

«Un camino construido con arreglo á estos principios no puede corresponder al objeto principal de la construccion, que es formar una superficie segura y nivelada, por la cual puedan transitar los carruages, sin inconveniente y á paso igual, en todas las estaciones del año.

«La primera operacion para construir un camino, debe ser justamente lo contrario á la escavacion de una zanja. El nivel del camino debe ser siempre mas alto que el del terreno inmediato; el agua que caiga del cielo en la superficie del camino debe pasar á estos terrenos por medio de desagaderos, ó si esto no es practicable, por medio de mayor elevacion es el camino mismo, cuyo nivel debe ser siempre superior al nivel del agua que, cayendo de él, se deposita en sus dos lados. Protegido asi el camino del daño que pueda hacerle el agua inferior, es preciso defenderlo de la que caiga en su superficie. Es imposible conseguir este fin sino es teniendo el mayor esmero en evitar que se mezele con la piedra menuda ó cascajo, todo ingrediente que pueda detener ó dar paso al agua, como tierra, greda, arcilla, &c.

«Poco importa la profundidad que se dé á un camino construido del modo que acabo de explicar. El objeto esencial, que es soportar el peso, se consigue solo con proporcionar la sequedad constante por los medios referidos. La esperiencia ha hecho ver que si el agua penetra y pasa al suelo ó terreno fundamental, cualquiera que sea la profundidad del camino, le falta su verdadero apoyo y se destruye.»

El autor prueba en seguida la seguridad de su sistema, citando muchos caminos, hechos con arreglo á sus principios, que sin tener mas que tres ó cuatro pulgadas de profundidad, se han conservado largo tiempo, sin que la humedad les haya hecho el mas ligero perjuicio: observa ademas que este método es mucho mas económico que el antiguo y añade:—

«La idea de reemplazar la construccion ordinaria de los caminos, por medio del empedrado, es un remedio desesperado, á que solo puede recurrir la ignorancia. No puede servir de excusa la escasez ó mala calidad de los materiales, porque la misma cantidad de piedra que se emplea en el empedrado basta y sobra para hacer un buen camino sin él; y es seguro, que el empedrado es mucho mas caro que el método que propongo. La mala calidad del cascajo que se encuentra en las inmediaciones de Londres, ha inducido á muchos empresarios á echar mano de los empedrados. En lugar de emplear sus fondos en adquirir buenos materiales para los caminos, han hecho venir la piedra para empedrar, de Escocia, gastando diez veces mas de lo que han costado otros caminos inmediatos, de excelente construccion. De estos empedrados, pocos ha habido que se hayan conservado mas de algunos meses. El empedrado ademas tiene el grandísimo inconveniente de ser muy peligroso en las cuestas, y de lastimar y fatigar ecsesivamente á los caballos de tiro.»

El autor, como se echa de ver en los pasages citados, no es uno de estos reformadores visionarios, que no saben sacar partido de los males ecsistentes, cuya destruccion total acarrearía tantos inconvenientes, que el remedio seria peor que la enfermedad. No contento con dictar el método de hacer caminos seguros y cómodos, ha tratado tambien de reparar los antiguos, y las instrucciones que da para ello, nos han parecido dignas de la atencion de nuestros lectores (1)

«Cuando se trata de componer un camino echado á perder, no se deben emplear nuevos materiales, sino en el caso de que los que ecsisten, no basten á formar una capa superior de diez pulgadas de profundidad. Se recogerá y rom-

(1) Exposicion de John Loudon M'Adam al Honorable Presidente y á la Junta de Agricultura, sacada de la obra intitulada: Observaciones sobre el sistema actual de construir caminos, &c. &c. por el mismo autor. Séptima edicion, Londres, 1823.

(1) Instrucciones para reparar los caminos, presentadas á la Comision de la Cámara de los Comunes en 1818, aumentadas en 1819, por J. L. M'Adam.

perá la piedra en términos de que el peso de cada pedazo no pase de seis onzas. Entonces se allanará y nivelará el camino, dejando en el medio una elevación proporcionada. Tres pulgadas de elevación bastan para un camino de treinta pies de ancho. Para recoger las piedras antes de romperlas, se empleará un rastrillo fuerte, cuyos dientes tengan dos pulgadas y media de largo. La operación de romper las piedras se practicará á un lado y fuera del camino, y nunca en el camino mismo. Hechos estos preparativos, y pasado segunda vez el rastrillo por la superficie, se esparcirá en ella la piedra rota, operación delicada é importante, pues de ella depende la buena ó mala calidad del camino. En ella se usará de la pala, pero las paladas no caerán unas sobre otras, sino una detrás de otra, hasta cubrir un espacio determinado, á lo ancho, ó de borde á borde. Cuando se necesiten nuevos materiales, porque absolutamente faltan los antiguos, se removerán estos con la pica, afin que aquellos se introduzcan y unan. Los carruages que pasen por un camino recién hecho, cualquiera que sea su solidez, necesariamente han de hacer impresión y abrir carril. Es necesario emplear algunos trabajadores que reparen inmediatamente este daño, hasta que el camino haya logrado la solidez necesaria. La capa exterior del camino debe ser enteramente de piedras que se unan entre si por sus ángulos, y que, si no tienen absolutamente ningun otro ingrediente susceptible de impregnarse de humedad, opondrán una resistencia invencible al peso de los carruages, y se conservarán inalterables, apesar de todas las vicisitudes de la atmósfera.»

El método de M Adam ha sido aprobado por el Parlamento y por la generalidad de la nación Inglesa. Todos los caminos hechos segun sus principios han demostrado sus superiores ventajas. Ahora se trata de aplicarlo á las calles, y ya se ha hecho la experiencia en la plaza de san James, y en una parte de la hermosa calle del Regente, en Londres, y los resultados no han sido menos satisfactorios. Esta innovación es de la mayor importancia para los países calientes, en que el empedrado aumenta la reverberación de los rayos solares. El autor de tan saludables reformas ha recibido testimonios nada equívocos del aprecio general de que goza su sistema. El gobierno de los Estados Unidos de América le ha ofrecido ultimamente una generosa recompensa, para que se encargue de la dirección de los caminos principales en aquellos países.

Las observaciones siguientes sobre la fuerza del caballo, nos han parecido muy oportunas en este sitio, por su íntima conexión con el asunto de que acabamos de tratar.

Segun los cálculos del escritor Frances Desaguliers, un caballo puede andar dos millas y media inglesas en una hora con un peso de 200 libras, á razon de ocho horas diarias, y de seis, si el peso es de 240 libras. Un caballo puede llevar cuesta arriba mas peso que tres hombres, y tirar de un carro con 2,000 libras, por una cuesta pendiente, pero corta. Un caballo, al paso de dos millas por hora, puede subir, por medio de una rueda, un peso de 1,000 libras, con la velocidad de 13 pies por minuto. Un caballo puede emplear una fuerza igual á un peso de 75 libras, continuando su trabajo por el espacio de nueve horas y media, á razon de 13 pies por minuto.

(Museo Universal de ciencias y artes.)

SONETOS.

A UN AMANTE DESESPERADO.

Ingrata esa beldad llamóte *bruto*,
Tartamudo de pies, jiboso y *chato*;
Dijo además que era tu voz de *gato*
Y que estabas enfermo de *escorbuto*
¡Válgame por amor! D. *Sisebuto*.
Tu te irritas á fuer de *maragato*
Y tienes condolido el *omoplato*,
Pálida la color, el rostro *enjuto*.

Mas si ella al pié te insulta de ese *guindo*
¿Por qué tú no la llamas *cucaracha*
Ya que ella á tí no te ha llamado *lindo*?
No tornes ¡ay! el rostro en *remolacha*,
Porque no siendo el mundo sacro *Pindo*
Cada prójimo en él tiene su *facha*.

J. GUILLEN BUZARAN.

A LA BURRA DE BALAN.

Erase un manso femenino *bruto*,
Lerdo de plantas y de lomo *chato*,
Manchada piel cual dominico *gato*,
La nariz atacada de *escorbuto*:
Burra que allá en la edad de *Sisebuto*,
Si la hubiera tenido un *maragato*,
A golpes la rompiera un *omoplato*
Para pasar un vado á chanclo *enjuto*.
Esta fué la infeliz que al pié de un *guindo*
Se vió cual repugnante *cucaracha*,
Pateada y zurrada de lo *lindo*.
Esta rojo dejó cual *remolacha*
A su amo hablando como el Dios del *Pindo*,
Y á un angel del Señor vió *facha á facha*.

J. E. HARTZENBUSCH.

(Revista pintoresca del Globo.)

Á D. JUAN CAMPANER

en la muerte de

Don Miguel Homar Pro.

I.

Tambien mi sincero amigo
tambien, oh Dios, me abandona!
La muerte mi edad perdona,
y me hiere al corazon:
Me quita el amigo tierno
que treguas daba á mi duelo;
arrebátame el consuelo,
y me dobla la afliccion.

Yo le amaba porque él era
como yo desventurado,
y quizás por desgraciado
alcanzaba yo su amor;
Que reina en los corazones
misteriosa simpatia,
busca al gozo la alegría,
y el dolor busca al dolor.

Su virtud y sus dolencias
me llamaron á su lado:
la muerte me le ha robado,
la muerte que es sin piedad!
Y ora en un yermo sin flores,
en un mundo sin amigos,
quiénes serán los testigos
de mi ingrata soledad?

Quién dará alivio á mis penas?
quién llenar podrá el vacío
que deja en el pecho mio
el que dejó de vivir?
Cruel fortuna! el que piadoso
lavó con aceyte y vino
las llagas del peregrino
tan pronto debió morir?

Y tantos indiferentes
 pasan riendo por mi lado
 sin que hayan nunca exclamado:
 tengo lástima de ti.
 Oh! cuanto será sombrío
 el porvenir que me aguarda!
 no hay esperanza de que arda
 otro pecho igual por mí.

Esquivo el amor sus ojos
 aparta de mí con ceño,
 ni quiso alargar de un sueño
 la dulcedumbre falaz.
 Y la muerte por dejarme
 en completo desabrigo,
 hora con mi último amigo
 hundió mi último solaz.

II.

Recuerdo incesante del tiempo pasado,
 huésped importuno de mi fantasía,
 porque me renuevas la muda agonía
 de angustias cerradas en mi corazón?
 Que tiene de bello la tela de días
 manchados con lloro que cruel me presentas?
 entre ellos un hora siquiera no ostentas
 bañada de aromas en suave infusión.

Un hora siquiera! con ella engañara
 mis días de tedio, mis noches de vela;
 su idea apartara cual fiel centinela
 mis negras ideas que empuja el dolor.
 Con ella no osara llamarme infelice,
 ni me postraría fatal desaliento;
 con ella encubriera mis penas sin cuento:
 millares de insectos encubre una flor.

Por más que lejana y obscura memoria,
 mi pecho turbado de gozo latiera,
 cual mientras que sopla la brisa lijera
 de turbio charquillo se riza el cristal.
 Sin vaga esperanza de instantes felices
 que en pos de las noches conduzcan auroras,
 sin vago recuerdo de plácidas horas,
 que triste es la suerte del pobre mortal!

Mi cuna de niño, los brazos maternos
 mojé yo plañiendo, después con reguero
 de lágrimas vivas trazéme un sendero
 y de él mis pisadas jamás removí.
 Mas quien no esperara que en la amistad santa,
 que en el amor puro vendría el consuelo?
 con llanto en mis ojos vi un ángel del cielo,
 con llanto en mis ojos a Homar también vi.

Ya el mal sus entrañas oculto roía,
 infecta la sangre corría en sus venas,
 su rostro un espejo me fué de sus penas,
 de espanto me helaban su vista y su voz.
 Secaba sus fibras y lánguidos miembros,
 la fiebre traidora con marcha muy lenta,
 sus ojos hundidos, su faz macilenta
 mensajes traían de muerte precoz.

III.

Cuántas veces reunidos
 en su aposento se vieron
 los semblantes afligidos
 de los dos!
 Qué veces interrumpieron
 nuestros coloquios dolientes
 los accesos tan frecuentes
 de su tos!

Qué veces le contemplaba
 en silencio de agonía,
 y solo el cuarto alumbraba
 débil luna!
 Parecíame en sus gradas
 de la muerte que venía
 oír las sordas pisadas
 una á una.

Cuántas con lánguido tono
 ensayaba mis cantares
 templando de sus pesares
 el encono!
 Y él en su melancolía
 de un sepulcro el triste objeto
 como canto predilecto
 escogía.

El sepulcro de una amada
 que debían los pastores
 adornar de místicas flores
 y ciprés;
 Porque en su mente agitada
 también entrevia abiertas
 ya de un sepulcro las puertas
 á sus pies.

Y qué triste era mi canto!
 también yo su fin previa,
 y modulaba entre tanto,
 sumergido en mi quebranto
 sin gala sin melodía.

Así con tristeza suma
 con ángel cantaré, luego
 que inexorable á su ruego
 su globo el Señor consuma
 con un torrente de fuego.

IV.

Ah! que no es clara expresión
 del dolor mi humilde verso!
 considerá tu aflicción
 y mira que no es diverso
 del tuyo mi corazón.

Mas, cuanto te envidio! cuanto!
 el lloro esplayará tu alma,
 y entre el dolor y el espanto
 la mía en horrible calma
 carece también de llanto:

Que están secas, agotadas
 de mi corazón las fuentes,
 y mis penas concentradas
 me devoran inclementes
 sin ser vistas ni aliviadas.

Tú, cantor y amigo fiel
 de nuestro difunto amigo,
 en esta pérdida cruel
 ó canta por él conmigo,
 ó llora por mí y por él.

Mayo de 1839.

TOMAS AGUILÓ.

En la librería de *Rullan, hermanos*, se suscribe á la *HISTORIA* del Consulado y del Imperio de Napoleón por *M. Thiers*. Diez tomos en 8.^o mayor, en diez entregas cada una de un tomo, traducción corregida y aumentada por el Sr. D. Antonio Alcalá Galiano.—Hemos recibido los 3 primeros tomos y las tres primeras entregas del *Album* que ha de constar de 60 láminas, y se dará gratis á los que se suscriban antes de publicarse el tomo 4.^o.—Cada tomo 24 rs. vn.