

PUNTOS DE SUSCRIPCION

PALMA. Imprenta Balear.
 MAHON. Orfila.
 IVIZA. Cabot.

Se sale todos los días excepto los
 sábados.

EL BALEAR.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

Por un mes.
 En Mallorca. 8 rs.
 En Menorca é Ivizá fran-
 co de porte 10 rs.
 En los demás puntos del
 Reino. id. id. 12 r.
 Cada número suelto . . . 1 r.

PALMA.—JUEVES 24 DE NOVIEMBRE DE 1853.

VARIEDADES.

El ingeniero D. R. del Pino ha publica-
 do en el número 13 de la *Revista de Obras
 públicas* las siguientes

OBSERVACIONES

sobre la conservación actual de las carreteras.

Pocos servicios hay en España mas desa-
 tendidos que el de la conservación de las
 carreteras, y sin embargo, apenas hay otro
 en el que sean tan trascendentales las con-
 secuencias de su abandono para el desar-
 rollo de la riqueza pública.

Es cierto que la facilidad y la monotonía,
 por decirlo así, de las operaciones que
 hay que practicar para una conservación,
 no ofrecen alicientes á la fecunda imagi-
 nación de un ingeniero; es cierto que el
 hombre de gobierno no puede consignar
 como bienes creados durante su adminis-
 tración, las leguas que ha recibido y man-
 tiene en buen estado de viabilidad; pero
 no es menos cierto también, que ese ser-
 vicio, cuyo mérito pasa casi desapercibi-
 do cuando se ejecuta con oportunidad,
 produce los mayores males, y hasta el des-
 crédito de la administración, si se desa-
 tiende, ó si los medios que se emplean son
 inferiores á sus necesidades.

Es innegable que en España las obras
 públicas han recibido un desarrollo consi-
 derable. Fácil nos sería redactar un esta-
 do de las carreteras abiertas á la circula-
 ción, desde que el cuerpo de ingenieros de
 caminos procura en todas partes corres-
 ponder á la confianza que en él tienen de-
 positada el gobierno y el país. No obsta-
 te, con el mas profundo sentimiento de-
 bebemos decir, que si por una parte sus
 esfuerzos producen los mas felices resulta-
 dos, por otra, parece á primera vista que
 no alcanzan á satisfacer una de las mas
 apremiantes necesidades, que es la con-
 servación de las comunicaciones públicas.

Nadie ignora el lamentable estado en
 que se encuentra la carretera de Madrid
 á Cádiz. Es ya casi proverbial el de la de
 Valencia. Llega á su límite el de la im-
 portantísima de Santander, y hasta la de
 Francia, en algun tiempo tan atendida, da
 una triste idea de nuestro estado social al
 extranjero que por primera vez visita la
 capital de la nación. ¿Y quién puede su-
 jetar á cálculo los inmensos perjuicios que
 el país está sufriendo, y las consecuencias
 que esto tiene para el porvenir? Retar-
 dada, y á veces interrumpida la corres-
 pondencia pública; desordenado el servi-
 cio de las diligencias; gravado en fin, el
 precio de los transportes en proporcion al
 aumento de fuerza que exigen los arrastres...
 es imposible que así avance ningún pue-
 blo civilizado, y que se sostenga de este
 modo un servicio, cuyo principal objeto
 es promover y desarrollar los elementos del
 tráfico, una de las bases de la riqueza pú-
 blica.

Se nos dirá: «si es tal el lamentable
 estado de las vías de comunicación; si tan
 incalculables los perjuicios que su desa-
 tendida conservación causa al país, y si
 existe un cuerpo científico cuya exclusiva
 obligación es la de proyectar, construir y
 conservar las obras del Estado, ¿por qué
 los resultados no corresponden á lo que
 el país tiene derecho de exigir? ¿por qué
 están intransitables las mas importantes
 carreteras? ¿qué hace ese cuerpo de inge-
 nieros?» Precisamente porque así hablan,
 y porque es natural que así hable la ma-

no las causas, es por lo que creemos oportuno exponer algunas observaciones sobre tan vital cuestión; y decimos oportuno, porque tenemos la triste convicción de que el mal va pronto á crecer considerablemente, y debemos ilustrar la opinión pública hasta donde alcance nuestra débil voz.

No queremos seguir el trillado camino de comparar los recursos y la importancia que al servicio de las obras públicas se da en el vecino imperio. ¿Para que hemos de consignar, sino es para entristecernos, los centenares de millones con que allí se atiende á la conservación de las carreteras? Vamos á reducirnos á nuestro país, á nuestras necesidades, y á nuestros recursos. Y vamos á decir esto, no al cuerpo de ingenieros, que no necesita por cierto de estas observaciones, sino á la mayoría de nuestros lectores, que oirán tal vez con gusto algunas ligeras nociones, que les permitan juzgar sobre tan importante cuestión.

Desde el momento en que concluida una carretera se abre al tráfico público, empieza para ella un nuevo período, el de su *destrucción*. Los transportes pulverizan el firme, las aguas lo descomponen, y todos los efectos se unen para anticipar su ruina. Es indispensable, pues, contrarrestar esos elementos de destrucción con medios adecuados á su intensidad, y este el principio en que se funda la conservación permanente de las carreteras.

Analizaremos muy ligeramente dos cosas:

- 1.º Los medios de conservación.
- 2.º La manera de aplicarlos.

Fácilmente se concibe que espuestas las carreteras á la acción destructora de los transportes, empiezan los deterioros por pequeñas imperfecciones, y crecen rápidamente, sino se corrigen, hasta producir su ruina. Es, pues, un principio natural, que se evite el mal en su mismo origen, cuando es leve, y para esto es necesario emplear una vigilancia constante sobre las obras. Hé aquí justificada la institución de los peones camineros, de esos vigilantes perpétuos que deben inspeccionar diariamente las carreteras, y acudir en el primer momento á su reparación.

Pero no basta que el operario vea y conozca el deterioro; es preciso que se le den los medios de repararlo. El firme es un cuerpo compuesto de piedras machacadas, dispuestas artificialmente, y sus degradaciones solo se corrigen, con otras piedras de iguales condiciones. Ese material se recoge en los campos ó se extrae de canteras mas ó menos distantes; se conduce, se parte convenientemente, y al peon le corresponde emplearlo con oportunidad. Vemos aquí dos cosas diferentes: 1.º la *conveniencia de un vigilante*, que sea á la vez trabajador, y que se halle siempre sobre la carretera, y 2.º la *necesidad de proveerlo de los materiales indispensables para la reparación de las primeras degradaciones*. Y bastará esta indicación para destruir la vulgar y errada opinión de los que consideran conservada una carretera con solo el nombramiento de los peones camineros. Los dos medios indispensables para la conservación son: el peon fijo y los materiales.

Pero conocidos ya estos medios, todavía dependen los resultados de la *oportunidad* de su aplicación. En verano los firmes se conservan consolidados, y los carruajes se deslizan sobre ellos sin dañarlos considerablemente. En invierno las aguas y las nieves los ablandan, las ruedas pe-

conservar su convexidad para que las aguas no se detengan, se filtren, y completan la destrucción del firme. Esto quiere decir, que el verano es la época de acopiar los materiales, y el invierno la de invertirlos. Luego el servicio exige que los acopios estén debidamente apilados al empezar la estación de las lluvias, no despues.

Si reasumimos estas ligeras nociones, tendremos que una carretera podrá estar en estado de conservación, teniendo: 1.º los peones camineros que la vigilen constantemente; 2.º proveyéndoles de los materiales necesarios, y 3.º acopiando estos materiales oportunamente.

Pero si falta alguna de estas condiciones, y si por consiguiente los elementos de conservación son inferiores á los de destrucción, el firme se degrada rápidamente, y es necesario acudir á obras mayores y mas costosas, que toman el nombre de *reparación*; y este estado, apenas conocido en las naciones cultas de Europa, es por desgracia el normal de España.

¿Hasta qué punto debe pesar esto sobre la responsabilidad del cuerpo de ingenieros? Apelamos al buen juicio y al fallo imparcial de nuestros lectores.

Convendrán con nosotros en que la conservación de las carreteras no ofrece la mas leve dificultad como cuestión de arte, luego no culparán á los ingenieros de insuficiencia. Convendrán en que no exige un servicio violento, luego no dudarán de su actividad. Pero convendrán también en que casi en ninguna legua, de cuantas hayan recorrido, habrán visto dispuestos esos acopios tan indispensables y que como hemos dicho son dos de las tres bases del sistema de *conservación*, y harán la justicia de reconocer que esta, y solo esta, es la causa del lamentable estado de nuestras carreteras. No es posible que haya una sola persona que ponga en duda la suficiencia del cuerpo de ingenieros para conservar las carreteras; pero lo que estos *no saben ni pueden* es conservarlas sin las consignaciones proporcionadas á su estado. Hé aquí lo que es superior á la mas enérgica voluntad, lo que el cuerpo de ingenieros lamenta mas que nadie, porque oye ese rumor vago, que no porque sea injusto, deja de herir su honrosa susceptibilidad.

Pero se nos dirá: ¿por qué ese cuerpo, ó mas bien, el Ministerio de que depende, no formula un plan de operaciones que ponga fin al mal estado de nuestras carreteras? ¡Ojalá que el mal se pudiera corregir con la redacción de planos y de presupuestos! Tiempo hace que todo está previsto y calculado, y en este mismo instante el ministerio de Fomento intenta de nuevo realizar un sistema, que siempre ha sido contrariado por la insuficiencia de los recursos.

Clasificadas las leguas en *buen estado*, en *mediano estado*, y de *urgente reparación*, se ha luchado en vano para nivelarlas, aplicando el máximo de los arbitrios á las últimas, hasta que al cabo de un período, no lejano, pudieran todas hallarse en el estado de *conservación permanente*. Este plan prudente y bien entendido, hubiera concluido por satisfacer las necesidades públicas, sino con la urgencia que ellas reclamaban, al menos con cuanta pueden proporcionar el buen orden y la bien entendida dirección de las obras. Pero este plan, por lo mismo que es de resultados lentos, exigía que hubiera podido ser cons-

han hecho interrumpirlo durante el presente año.

¿Qué puede hacerse hoy? Empezar de nuevo el mismo sistema, y recuperar cuanto antes el tiempo perdido; pero tengase presente que los presupuestos actuales no pueden referirse sino á la campaña de 1854, que han de ir á las Cortes; que despues de aprobado y sancionado se ha de proceder á las subastas de las obras, y nos creeríamos muy felices si los trabajos de reparación están emprendidos en abril del año próximo.

Ahora bien, recuerden nuestros lectores lo que tan ligeramente les hemos dicho sobre la *oportunidad* y sobre las épocas de los trabajos de conservación. Recuerden que el invierno es la estación en que las carreteras necesitan de todos los auxilios del arte. La campaña próxima produciría sus naturales resultados para el invierno de 1854, pero el año actual, lastimosamente perdido, ha inutilizado en gran parte los frutos de los años anteriores, y el país va á sufrir muy en breve las consecuencias de este trastorno. Por eso digimos al principio que *teníamos la triste convicción de que el mal iba pronto á crecer considerablemente*, y por eso hemos creído indispensable salvar desde ahora la responsabilidad moral de los males que prevenimos.

Hay mas; la naturaleza de nuestra legislación no permite llenar el servicio como lo exige el bien público. Los presupuestos que van á ser aprobados para la reparación de las carreteras en 1854, serán forzosamente insuficientes. Esos presupuestos señalan el valor de las degradaciones mas urgentes *en este momento*, las que *ahora* existen, las que han podido calcular los ingenieros. Esos presupuestos serían, pues, los que bastarían si fuese posible aplicarlos desde luego. Pero hemos manifestado que corresponden á la campaña de 1854, y hemos dicho que desgraciadamente nuestras carreteras están casi desprovistas de materiales para conservarse en la estación en que vamos á entrar. La consecuencia de este estado de cosas es triste pero inevitable. Las leguas que están en *mal estado* caminarán á su destrucción. Las de *mediano estado* pasarán á la anterior categoría, y ya no será el presupuesto ahora formado el que baste á satisfacer las necesidades del año próximo, y esto si otro nuevo trastorno político no viene también á hacer irrealizable el plan adoptado.

Es imposible arribar no á la perfección, sino ni al orden, ni conservar siquiera lo existente, cuando por una parte influyen en contra de las obras públicas todos los elementos de destrucción y por otra no se las concede los medios de conservación. Mientras el desarrollo de las obras públicas sea solo el *pretexto* que invocan los partidos; mientras que entre nosotros siga sacrificándose á la *política* todos los elementos de prosperidad; mientras que el ministerio de Fomento, que encierra en si los mas poderosos gérmenes de la riqueza pública, esté sin esa influencia moral que aquí solo se concede á las elecciones y á las teorías; en fin, mientras que en una nación cuyo presupuesto es de 1200 millones de reales, se consigne la miserable y casi burlesca suma de 50 para el servicio de las obras del Estado, no puede haber sistemas, ni planes, ni sabiduría, ni patriotismo que baste á salvarlo y conservarlo.

signa para el vivificador servicio de las obras públicas en todo su dilatado territorio menos de la cuarta parte del presupuesto de solo la ciudad de París!!

Concluiremos porque no corresponden á este lugar las naturales consecuencias que se nos ocurren, resumiendo este corto trabajo á las siguientes observaciones:

1.ª Las carreteras estan espuestas á todos los efectos de destruccion que produce el tiempo y los trasportes.

2.ª Conservar una carretera es oponer medios de resistencia iguales á los de destruccion.

3.ª Estos medios son los vigilantes permanentes que ven y corrigen los defectos en su origen, y los materiales necesarios que deben ponerse á su disposicion.

4.ª Cuando por falta de estos materiales, superan los medios de destruccion á los de conservacion, los firmes se degradan rapidamente, exigen obras mas costosas, y empieza el periodo llamado de *reparacion*.

5.ª Este estado es el normal en España, precisamente porque la falta de fondos nunca ha permitido atender á la conservacion permanente.

6.ª Existe hace años y se ha puesto en práctica inutilmente, un buen plan de *reparaciones* con el objeto de llegar al estado de *conservacion*; pero no ha sido posible luchar contra la desproporcion de los recursos respecto de las necesidades.

7.ª En este momento no hay medios efectivos para evitar el lamentable estado en que se hallan las mas importantes carreteras. Los auxilios llegaran legalmente pero tardios, y no bastaran tampoco para las necesidades del año próximo.

8.ª No hay razon, ni justicia, para hacer recaer la responsabilidad de estos males sobre las corporaciones encargadas del servicio de las obras públicas. No les faltan por cierto conocimientos para desempeñar tan fácil misia, y por su propio interes desearian proporcionar á su pais los beneficios que espera y que necesita; pero sobre su voluntad, sobre su patriotismo y sobre sus fuerzas, está ese cincho de hierro de la escasez y de la miseria, que inutiliza su accion, y que no puede romperse hasta tanto que la fuerza de las cosas y el espíritu de la época concedan de una vez en nuestra patria al ministerio de Fomento los recursos necesarios para producir esos bienes tan positivos y tan civilizadores, que no trastornan las imaginaciones, ni dividen los ánimos, sino que aseguran la paz y desarrollan todos los elementos de riqueza del pais.

HIGIENE.

En el cambio que sufre la naturaleza del calor al frio y de una temperatura blanda á otra fria y seca, pueden contraerse muchas enfermedades. Creemos pueden ser de alguna utilidad á nuestros lectores algunos consejos higiénicos. Fácilmente se comprenderá que un temporal frio y seco contribuirá en gran manera á las afecciones de caracter inflamatorio, así de las membranas serosas y mucosas, como de los órganos parenquimatosos: de aqui el notarse con frecuencia en este caso las pleuresias, peritonitis, anginas, laringitis, catarros bronquiales y pulmonales, gastritis y gastro enteritis, pneumonias, hepatitis y otras enfermedades análogas. La medicacion antilogistica en toda su energia alternada en casos dados con los revulsivos lijos, hace admirables efectos. Si el tiempo es frio, húmedo ó alternado con dias templados, se observan frecuentemente las calenturas catarrales, algunas gástricas, dolores reumáticos, nerviosos y gotosos, y las fiebres intermitentes, que se hacen perniciosas en ciertos casos.

Para las primeras los atemperantes y demulcentes, los diaforéticos, algunos ligeros eméticos ó los emetocatóricos prestan muy buenos servicios: para los segundos los antilogísticos, las preparaciones del colchico y las de jolo, los dulcorantes solos ó combinados con los opiados determinan excelentes resultados.

no conocemos recurso mas admirable y seguro que la combinacion de las quininas y calisaya.

Ademas de las dolencias indicadas suelen presentarse algunos casos de erisipelas, de oftalmias y de viruelas que en ocasiones suelen hacerse epidémicas, sin respetar edad ni sexo.

Para evitar en cierto modo las enfermedades que dejamos indicadas, conviene sobre todo la sobriedad tan conveniente en todas las clases y condiciones, pero con especialidad en los valetudinarios y de edad avanzada: el guardarse mucho del tránsito de una temperatura caliente á otra que no lo esté tanto, especialmente en la salida de las tertulias, bailes, teatros, cafes etc., y sobre todo los que se encuentran delicados de pecho, los que sean propensos á fluxiones, á dolores reumáticos y gotosos les conviene llevar abrigos interiores de lanas; mas para que produzcan su efecto es preciso que los pongan inmediatos á las superficies del cuerpo: los vestidos completos de franela, estambre ó bayeta fina preservan á los que los llevan de muchas enfermedades.

Finalmente; á pesar de todos estos preservativos y de llenarse las mejores condiciones, por desgracia en este mes suele haber bastante mortandad con especialidad en los que padecen afecciones agudísimas que no dan tregua para nada, y en los crónicos en que se han agurado todos los recursos de la terapéutica.

Existencia de una especie particular de brea en la sangre.

Mr. Osborn, despues de hacer un sin fin de investigaciones sobre la composicion de la sangre humana, acaba de anunciar que ha descubierto una especie particular de brea. Vamos á ver el procedimiento que sigue en sus experimentos. Mezcla intimamente una onza de ácido sulfúrico concentrado con otra libra de sangre humana, no coagulada todavía; deja enseguida reposar la mezcla durante 24 horas: añade entonces dos onzas de carbonato de cal, y lo remueve hasta que cese la efervescencia producida por el despejo del gas ácido carbónico. Pónelo todo en una vasija de barro barnizado, á cuya garganta adapta un largo tubo que vá á sumergirse en un frasco, y calienta gradualmente la basija en un bajo de arena. Desprendese desde luego del gas ácido carbónico, al cual sucede un líquido que encierra la brea nadando por encima. Esta brea es glutinosa, consistente como la brea vegetal, y de muy desagradable olor. Disoluble en el alcohol, quema como la brea comun, pero esparciendo un olor de plumas ehamuscadas. Calentada en un tubo, da un gas que se inflama acercándole un cuerpo inflamado, y que parece ser gas hidrógeno carbonizado.

En esta investigacion de Mr. Osborn vemos, sí, la brea por los resultados que ha obtenido, pero no su existencia en la sangre humana como principio inmediato. Todos los químicos conocen el poder desorganizador que ejerce el ácido sulfúrico concentrado en las sustancias vegetales y animales. De consiguiente, la brea que obtiene este ácido, parecemos que lo debe á la reaccion que opera el ácido concentrado sobre la albúmina, la materia crasa etc. de la sangre. Esta es la sola opinion que nos parece admisible hasta que Mr. Osborn llegue á extraer directamente la brea de la sangre por medio que no la desnaturalice.

Cura pulmonias.

Del *Porvenir médico*, tomamos lo siguiente: Pleuro neumonia. Inhalaciones de cloroformo. Los periódicos alemanes publicaron en estos últimos tiempos mas de doscientas observaciones de pulmonias tratadas por las inhalaciones del cloroformo. De estos hechos se deduce que el cloroformo, lejos de estar contraindicado, modifica favorablemente la marcha de la inflamacion del pulmon. De 193 enfermos tratados por los doctores Varnche, Baumgarten, Helbing y Schmit, solo nueve sucumbieron. De veinte y tres casos referidos por el doctor Varreaotrappé, de Francfort, diez y

cloroformo, no habiendo muerto mas que un enfermo.

El *Hente S. Zeitschrift für rathionale Medicin*, explica en estos términos el modo como ha sido administrado el agente enastésico. Cada 2, 3 ó 4 horas se hará respirar al enfermo los vapores del cloroformo durante 10 ó 17 minutos, pero sin llegar á producir la pérdida del conocimiento. En todos los enfermos se nota que el cloroformo promovia la transpiracion, algunas veces despues de la primera inhalacion, pero nunca despues de la tercera ó cuarta; disminuia el dolor, resplandecia la respiracion normal, calmaba la tos, facilitaba la expectoracion modificandola y haciendola menos abundante; en fin, hacia desaparecer la fiebre y proporcionaba un sueño tranquilo y reparador al tercer ó cuarto dia de tratamiento.

GACETILLA.

SULLIVAN. Dias pasados, cuando parecia que se desgarraban las cataratas del cielo, llegó una elegantísima señora á la puerta del Sol en busca de un carruaje que la trasladara á su casa, y no encontrando ninguno, siguió desesperada por la carrera de San Gerónimo. No era su desesperacion porque la estropease la lluvia el magnífico vestido de terciopelo que llevaba, ni el costoso sombrero rizado, ni la manteleta con encaje de Bruselas, ni el manguito de martas rubias en que llevaba escondidas las manos; no. La causa de su desesperacion era un precioso *King-charles* de pura raza, negro y con las patas blancas como la nieve, que un anciano general muy conocido le trajo el año pasado de Inglaterra, donde le costó veinticinco libras esterlinas. El pobre animalito (el perro, no el general) que habia salido con su ama de paseo, sorprendido por la lluvia, iba poniéndose hecho una lástima. La señora habia probado á meterle en el manguito; pero aunque diminuto, el *King-charles* no cedia: conque no tuvo mas remedio que seguir andando pendiente del cordon de seda, metiéndose en los charcos, con grave susto de su ama que temia que se ahogase, y con no menor detrimento de la blancura de sus patas. Por fortuna, en Madrid hay la excelente costumbre de hacer plaza á las señoras elegantes que llevan compañía de la raza canina; que si no, mal hubiera escapado en la confusion de los transeuntes azorados por la lluvia.

Afortunadamente el anciano general conductor del *King-charles* desde Inglaterra incorporose con la señora en la esquina de la calle de la Victoria provisto de un paraguas, que si bien á ellos dos no les libraba de la lluvia, cubria al pequeño *Sullivan* como una égida protectora. Era por cierto de ver aquel venerable militar cubierto de cicatrices andando casi agachado, ó como dicen las mujeres, en cucullas, para cumplir su honrosa mision cerca del monísimo animal. A la dama se le iba esponjando el corazon en el cuerpo, pues aquella devocion á la peana era una misa para el santo.

Así procesionalmente seguian todos tres por la Carrera de San Gerónimo, cuando un escritor dramático que salia de la peluqueria de Pelaez, tropezando con el paraguas del general, le hizo perder el equilibrio. En aquel momento un chorro de agua tan copioso como Manzanares cayó sobre la cabeza del pobre *Sullivan*, que aturdido del golpe y dando ladridos lastimeros vino á meterse debajo la hota del autor dramático. Las lágrimas que se agolpan á nuestros ojos acaso nos impidan continuar..... *Sullivan* yacia en medio de la acera, no muerto, que hubiera sido mucha fortuna para él, sino con la patita derecha rota por la union de lo negro y lo blanco. La señora exhaló un grito, el general un taca, el autor dramático un jay de mí! y el pobre *Sullivan* unos ladridos que partian el corazon.

El primer impulso del general fué lanzarse sobre el poeta; pero al ver que la señora perdia el equilibrio como su paraguas, acudió en su auxilio. Con efecto, se habia desmayado. Mientras asateados por el fuego de todas las cañerías de la casa se ponian como una sopa los demas personajes, incluso el herido, corrió nuestro literato á la botica del doctor Simon, hizo que le prepararan un vendaje, y con él y con un elixir volvió al campo de batalla.

—Si no trajera V. ese vendaje, lo que prueba buen corazon, le mataria, dijo el general.

—Caballero, solo pensemos en *Sullivan*, respondió el autor dramático. Las grandes desgracias unen á los corazones generosos.

Trasladados todos á casa de la señora, que vive

esperanzas de la vida de *Sullivan*, lo que tiene á su ama en un estado tal de exaltacion, que si el animal sucumbe, acaso pierda ella el juicio. Por eso nuestro amigo recurre á la prensa.

Estamos autorizados formalmente para publicar que si alguien posee un *King-charles* de raza pura, con el cuerpo negro, las patas blancas, dos lunares rubios sobre los ojos, y que responda al nombre de *Sullivan*, si quiere venderlo, puede hacer un buen negocio, pues el desdichado autor, aunque gaste anticipadamente el producto de una comedia que escribe para Pascuas, está resuelto á dar por una segunda edicion de *Sullivan* veinticinco libras esterlinas, cantidad en España fabulosa.

Nosotros, que no queremos perder esta ocasion de moralizar al pais, aconsejamos á las damas de la alta sociedad supriman tan costosos muebles, sobre todo cuando hayan de pasar por las cercanías del café del Principe, ó por sitios frecuentados por los poetas. ¡Veinticinco libras esterlinas hacen dos mil quinientos reales de vellón!!!

AUTÓGRAFOS. Leemos en un periódico de Londres:

«El viernes último se verificó en Picadilly la venta en pública subasta de una rara y preciosa coleccion de autógrafos. Entre los documentos mas curiosos, se han vendido dos cartas ológrafas de Oliverio Cromwell, únicas, segun se cree, que se hayan vendido nunca en pública subasta, á escepcion de una que figuró hace años en la subasta de Frawbery Hill. Estas, de que ahora, tratamos eran veinte y siete, y se pujaron hasta nueve libras esterlinas, adquiriendolas los señores Young y Holloway. Una carta de Enrique VIII fué pujada hasta cuatro libras y diez y siete chelines, comprándola M. Barne, por cuenta del Museo británico.

Una larga carta de Martin Lutero dirigida en latin á Mr. Hernau, pero sin fecha, fué pagada por monsieur Montagne, en siete libras y diez chelines, y una carta de Byron en diez chelines. El resto de la coleccion, comprendiendo autógrafos de los reyes de Francia Enrique III, Enrique IV y Luis XIV y de algunos hombres eminentes entre los franceses reformados, se vendió á varios precios entre diez chelines y dos libras esterlinas. Los compradores eran personas distinguidas de los principales paises.»

ESCENTRICIDAD INGLESA. Recorre las calles de Sevilla con mucha gravedad, un ingles que se abriga cuidadosamente con un pañuelo alforbrado, de los que usan las señoras.

En San Sebastian se encuentra otro muy aficionado á la olla podrida española, que debe ser confeccionada con diez y ocho libras de carne, cuatro de jamon, y en proporcion los demas ingredientes.

JERUSALEN. Una carta de uno de los peregrinos franceses que han ido á Tierra Santa, anuncia, con fecha del 22 de setiembre, que la caravana salia de Jerusalem el 23 para regresar á Francia. Hé aqui algunos párrafos de la citada carta:

«El aspecto de Jerusalem fuera de las murallas es hermoso; pero por dentro es la desolacion. Ruinas en todas partes. ¡Cuántas iglesias edificadas por nuestros padres, de las que no se ven ya mas que algunos arcos y algunas columnas! Cruzamos calles casi desiertas, y en donde encontramos algunas personas que nos miran con asombro. A los turcos no parece incomodarles nuestra presencia, pero no así á los griegos, aun cuando nada dicen.

Los cismáticos han puesto mano en todo absolutamente. En medio de tantos escombros, construyen edificios que pueden llamarse palacios. Su oposicion á la Iglesia católica, aumenta de dia en dia con su influencia. Esta mañana les he oido cantar el oficio en el sepulcro de la Virgen, donde no entramos nosotros sino por gracia.

En las escursiones que hemos hecho últimamente, hemos sufrido grandes fatigas. Especialmente la que hicimos al mar Muerto, ha sido penosa en extremo. Nos hallábamos bajo un cielo abrasador, y al llegar al campamento de Jericó, nos faltaban las fuerzas. La sed y el calor nos ponian malos á casi todos; pero la noche y el reposo nos hicieron olvidar bien pronto nuestros padecimientos á orillas del Jordán.

Ayer mañana cuatro individuos del consejo de la caravana y el abate Van-Troyen, fueron armados caballeros de la orden del Santo Sepulcro por el patriarca, guardándose todas las formalidades.

Al visitar hace algunos dias el convento de los armenios, hemos recibido una excelente acogida. El patriarca, que nos obsequió con una cena, se complació en manifestarnos las simpatías que los armenios tienen hacia los franceses.

Acabamos de despedirnos del patriarca monseñor Valerga, el cual ni un momento nos ha dejado de manifestar su benevolencia. Nos separamos de Jerusalem y de su obispo con el mayor pesar.

Pensamos regresar á Francia para el día de Todos Santos.

Entre las infinitas adulteraciones de que son objeto en Madrid los principales artículos de consumo merece un lugar preferente la leche, cuya calidad debía vigilarse cuidadosamente, como lo exige la salud pública. Este fraude pasa en las puertas de la capital, admitiendo por leche para el pago de derechos, lo que no es sino agua con una parte infinitesimal del artículo señalado en la tarifa de derechos de puertas; pero hay mas: los sencillos labriegos, que ven con que impunidad ejercen este robo y hasta el envenenamiento, no se contentan con doblar el producto de su ganado, acudiendo á las norias y á los pozos, á veces no muy limpios de las inmediaciones de Madrid. Para que el esceso de este bautismo no sea causa de que el líquido que venden pierda el color y la espesura del que aparentan vender, suelen mezclar diversas drogas, muchas de ellas no del todo convenientes á la higiene. Con esta ocasion se nos ocurren iguales reflexiones que las que hemos hecho con motivo del pan falto de peso. ¿Por qué no se castiga á los falsificadores de la leche? Por que este robo que hacen á los consumidores de una parte de la leche, cuyo precio íntegro reciben, no se castiga con la misma pena en que incurriría el comprador pagándola con una moneda que no tuviese realmente el valor de lo que comprara? El delito de este género de falsificadores suele á veces ser mas que un simple robo, suele ir acompañado de envenenamiento, la mitad de los cólicos que se sufren en Madrid son producidos por la leche; la mitad de los que aquí sufren un cólico van á la sepultura; pero de esto nadie tiene la culpa; el consumo de leche es cada dia mayor; este artículo tiene cada dia menos de leche; la supuesta leche produce cada dia mas cólicos, los cólicos ocasionan cada dia mas muertes, y el precio del veneno sube que es un prodigio.

PALMA. PUBLICACIONES OFICIALES.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA de las islas Baleares.

Queda señalado el dia 11 de diciembre próximo venidero para la subasta y remate de la construccion de 740 varas de camino en el vecinal de primer orden que desde La Puebla dirige á Pollensa inmediatas al callejon del predio *Crestaix*. El remate tendrá lugar en la referida villa de La Puebla á las doce de la mañana del expresado dia, y la naturaleza de los trabajos que han de emprenderse, el importe total del presupuesto, las condiciones de la adjudicacion, las facultativas, las económicas, y la cantidad que ha de depositar el rematante como garantia de sus obligaciones quedan consignadas en documentos que se hallarán de manifiesto en la secretaria de este gobierno y en la del ayuntamiento de la villa de La Puebla. Dicho remate no tendrá efecto hasta que merezca mi aprobacion.

Lo que he dispuesto se publique en el Boletín oficial y en los periódicos para conocimiento de las personas que deseen entrar en la licitacion, encargando muy especialmente á los alcaldes que cuiden tambien de publicar por carteles este anuncio segun lo prescrito en el art. 110 del reglamento de caminos vecinales de 8 de abril de 1848. Palma 24 de noviembre de 1853. —Felipe Puigdorfila.

JUNTA PROVINCIAL DE BENEFICENCIA.

Entre los artículos que mas se necesitan en el Hospital de esta provincia para la curacion de los infelices que gimen en el lecho del dolor se cuentan las hilas y los vendages. La adquisicion de estos, aun-

que de algun coste, podria realizarse por compra; no sucede lo mismo empero con las hilas en cuya labor nadie se emplea por lucro.

En esta atencion y teniendo presente ademas que por la escasez de fondos en que se encuentra aquel asilo de beneficencia hoy mas que nunca tiene necesidad de acudir á la inagotable filantropía de los habitantes de esta capital, ha acordado la Junta que varias comisiones de su seno procedan á mediados de enero á hacer una cuestacion tanto de los artículos indicados, como de trapos, lienzos y cualesquiera otros que puedan ser de alguna utilidad para el servicio del Hospital.

Esta corporacion se dirige por medio de este anuncio á todo el vecindario de Palma esperando de sus generosos impulsos que contribuirá á hacer mas llevadera la triste situacion de los míseros enfermos, y mas especialmente llama en auxilio de estos desgraciados á las señoras, de cuyo corazon tierno y compasivo no puede menos de esperarse emplearán sus ratos de ocio en la elaboracion de hilas, haciendo asi una obra de caridad por la que esta Junta se anticipa á darles las debidas gracias en nombre propio y en el de los menesterosos que faltos de salud y sin medios de fortuna para recuperarla encuentran siempre en este Hospital el alivio de sus dolencias y las mas veces su completa curacion. Palma 24 de noviembre de 1853. —El Presidente-Felipe Puigdorfila.—P. A. de la J.—Miguel Garau, secretario.

CONTADURIA DE HACIENDA PÚBLICA DE LAS BALEARES.

A pesar de los repetidos anuncios que ha considerado oportuno esta Contaduria publicar en todos los periódicos de esta capital con el exclusivo objeto de que los individuos de las clases pasivas que tienen consignado el pago de sus haberes en esta provincia presenten en la misma las fées de su existencia y estado antes de finali-

zar el mes á que aquellas correspondan sino han de experimentar los perjuicios que son consiguientes á la eliminacion de los morosos, ha observado con disgusto que han dejado de hacerlo un crecido número á quienes ha sido forzoso no acreditarles haber alguno en el mes de octubre próximo pasado para dar entero cumplimiento á las disposiciones vigentes, cuya circunstancia me pone en el caso de llamar la atencion de los interesados advirtiéndoles que si dejasen de justificar su existencia por tres meses consecutivos me veria en la precision de darles definitivamente de baja hasta que obtuviesen la competente rehabilitacion.

Abrigo la fundada esperanza que los individuos á quienes compete, se esmeraran en adelante á presentar oportunamente en la oficina de mi cargo los documentos de que dejo hecho mérito para que no sufran por su negligencia los perjuicios que son consiguientes Palma 22 de noviembre de 1853.—Estanislao Joaquin Pintó.

ADMINISTRACION PRINCIPAL DE HACIENDA PÚBLICA DE LAS BALEARES.

Se avisa á los individuos que prestan censos á la órden de San Juan de Jerusalem y estinguida Inquisicion que no tengan solicitado su redencion, se sirvan presentarse en esta administracion á satisfacer sus adeudos dentro el término de ocho dias á contar desde esta fecha, que de lo contrario se verá esta administracion en el sensible caso de espeñar el apremio con arreglo á instruccion. Palma 23 de noviembre de 1853.—Fernando Ferrer.

Por disposicion del juzgado de primera instancia de este partido se vende el bosque del predio *casa Ferrera* del lugar de Orient sufraganeo de la villa de Buñola arregladamente al plan de condiciones que obra en la escribania de mi cargo. Palma 24 de noviembre de 1853.—P. M. de S. S.—José Arbòs y Rubí.

BOLETIN COMERCIAL.

PUERTO DE PALMA.

BUQUES ENTRADOS.

Dia 25.

De Alicante en 5 dias laud Pamela, de 26 ton., pat. Felani, con un pasag., trigo y efectos.

De Marseilla en 6 dias laud Belisario, de 68 ton., pat. Estades, con un pasag., tablonos y efectos.

DESPACHADOS.

Dia 25.

Para Barcelona vapor Mallorquin, cap. Estade, con 13 pasag., generos y balija.

Para id. laud San José, de 38 ton., patron Sitjes, con 6 pasag., trigo y efectos.

Para id. tartana Jóven Enrique, de 39 ton., pat. Roses, en lastre.

Para Valencia laud San Cayetano, de 45 ton., pat. Pol, con 30 pasag., cerdos y efectos.

Para Marsella vapor frances Philippe, de 249 ton., cap. Mr. Lanzet, con 149 pasag., y varios generos.

BOLETIN RELIGIOSO.

Santo del dia de mañana.

SANTA CATALINA, VIRGEN Y MÁRTIR.

La ilustrisima virgen y mártir Sta. Catalina nació en Alejandria de Egipto de sangre Real y fué dotada de todas las gracias que en una muger se pueden desear. En ocasion de haber mandado el emperador Maximino que todos sus súbditos ofreciesen sacrificio á los dioses, encendida Catalina en el amor de su esposo Jesucristo se presentó á él y le reprendió su ceguedad en ofrecer sacrificios á ídolos fabricados por las manos de los hombres con tal fuerza y sabias razones que el emperador mandò llamar á los cincuenta sabios de mayor nombre de su

imperio para disputar con ella. Pero como la sabiduria de Catalina era divina, á la cual no se puede resistir, todos á una voz confesaron que solo habia un Dios, y que este era Jesucristo, á quien ya como Catalina, confesaban y adoraban. Confuso Maximino, mandò que fuese degollada. Al herirla en el cuello corrió de la herida leche en lugar de sangre; y su santo cuerpo por manos de ángeles fué llevado al monte Sinai, segun ella lo habia deseado y pedido á su esposo celestial. El martirio de Sta. Catalina fué á 25 de noviembre del año del Señor 307.

VARIACIONES ADMOSFÉRICAS DE AYER.

Table with 4 columns: Horas, Termóm., Baróm., Hygróm. Data for 7 de la mañana, 12 del dia, and 5 de la tarde.

AFRECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las 7 hs. 42 ms. Pónese á las 4 y 48. Los relojes deben señalar al medio dia verdadero las 11 hs. 47 ms. 6 s.

ANUNCIOS.

IMPRESA BALEAR.

calle de San Francisco,

número 30, Palma.

Se suscribe á la

REVISTA ESPAÑOLA DE AMBOS MUNDOS,

PUBLICADA POR MELLADO

con la colaboración de los señores

Mora, Lafuente (Fr. Gerundio), Ochoa, Zorrilla, La Vega, Rua Figueroa, Amador de los Rios, Olivan, Breton de los Herreros, duque de Rivas, Hartzensbusch, Rossell, Cañete, Magariños Cervantes, Aralt, Gomez Avellaneda, Frias, Cano-

vas del Castillo, Thompson, Muñoz del Monte, Madrazo, Goñy, Monlau, Burgos, Flores y Perez Comoto.

Poner al frente de una publicacion el titulo de Revista española de ambos mundos, es ya trazar un programa, es ya indicar la idea matriz, el fin y objeto principal que se propone el editor.

Tomando por tipo á la mas acreditada revista europea, y siguiendo sus huellas en el fondo y en la forma, aspirase á fundar una publicacion seria, política, científica y literaria, dedicada no solo á nuestro pais sino tambien á la América española, y tan útil, amena, original y completa como sea posible, sin ahorrar gastos, trabajo ni diligencia para conseguirlo dignamente.

La Revista española de ambos mundos aspira á ser en España y en América con el tiempo, lo que es hoy la francesa en Europa. Será por lo tanto, un libro y un periódico á la vez.

Condiciones y precio de suscripcion.

Se publica todos los meses, y cada entrega consta de 130 á 150 páginas en 4.º mayor, edicion muy esmerada y correcta, en buen papel y caracteres nuevos. Las entregas se reparten encuadernadas con su correspondiente cubierta de color, y las seis del semestre formarán un tomo, para cuya encuadernacion se darán indices y cubiertas á propósito.—La impresion de la Revista se hace simultáneamente en Madrid y en Paris, cambiando los articulos segun convienen para aprovechar reunidos los recursos que ambas capitales ofrecen. Mediante esta combinacion, la historia política y literaria del mes, y las revistas de ciencias, artes, industria, comercio, teatros, música, modas, etc., abrazan las noticias mas recientes de Europa, y ofrece una novedad que hasta ahora no habia ofrecido ninguna publicacion análoga.

El precio de suscripcion es por semestre, 60 rs. en provincia, por el correo, franco de porte.

Una nodriza de 36 años

de edad y la leche de 16 meses, viuda, desearia encontrar criatura para criar en casa de sus padres. Darán razon en esta imprenta.

Un criado de muy buenas

circunstancias y de conducta abonada desea hallar colocacion. Sabe guisar y guiar un

carruaje. Informarán en la oficina de este periódico.



Se avisa al publico que se ha establecido de Palma á Manacor y vice-versa, una tartana con bastante comodidad y buenas caballerias, sale todos los lunes, miercoles, jueves y sábados de cada semana. Se despacha en casa de Francisco Lázaro, calle de Peraires.

TEATRO DE LA MERCED.

Para hoy.

- 1.º Sinfonia. 2.º Juegos de fisica recreativa. 3.º La suspension etherea. Este ejercicio consiste en que el Sr. Aldo, por medio del magnetismo y las aspiraciones del cloro-formo y del ether hará dormir á un niño de cinco años el cual quedará suspendido en el aire apoyado únicamente por el codo en la punta de un baston ó taco de villar. 4.º Juegos de fisica, entre los cuales sobresaldrán los siguientes: La botella magotable.—La cadena indiana.—El paraguas de Robinson.—El cuadro del diablo.—El sombrero milagroso.—La revelacion metálica.—El ladrón robado, y otra porcion cuyos nombres se reserva dicho señor á fin de causar mas sorpresa á los espectadores.

5.º y último. La linda pieza en un acto El caballero y la señora, por la señorita Sagristà y el señor Tort.

A las 7.

Precios los de costumbre.

EDITOR RESPONSABLE: D. PEDRO JOSÉ UMBERT

IMPRESA BALEAR

Á CARGO DE D. FRANCISCO DE P. TORRENS, Calle de San Francisco, número 30.