

El Propagador balear.

Hoja volante que se publica todos los domingos.

PUBLICACIONES OFICIALES—durante la semana.

ESCUELAS DE PRIMERAS LETRAS. Circular de la Gobernación de 4 de abril. *Se encarga á los ayuntamientos y diputaciones se esmeren en remover cuantos obstáculos se opongan á su fomento y mejor arreglo.*

PAGARÉS DEL TESORO PÚBLICO. *Son admisibles solamente en pago de contribuciones públicas, á cuya categoría no corresponden los derechos y arbitrios municipales.*

ANTICIPO DE 200 MILLONES. Real orden de 20 de marzo. *Se desmiente oficialmente la impostura divulgada de que los intendentes tenían orden de no entregar los fondos de este servicio á los comisionados del Banco.*

—Real decreto de 15 de abril. *Las córtes para facilitar el cobro de este servicio fijan ciertas bases, dando lugar al reintegro de lo satisfecho de mas.*

—Circular de la diputacion de 25 de abril. *Declara no deber hacerse novedad aqui en el reparto hecho, siguiendo la cobranza como hasta ahora.*

PUERTAS (DERECHO DE). Real orden de 20 de marzo. *Resolucion á una solicitud del cabildo de Palencia sobre exencion de su pago por los frutos decimales que introduzca en dicha ciudad.*

BUQUES. Id. de 31 id. *Son admitidos á libre entrada en los puertos de Portugal, cualquiera sea su procedencia, trayendo patente limpia, con otras circunstancias que se expresan.*

REGISTRO CIVIL. Circular del Sr. Gobernador de esta diócesi de 15 abril. *Los curas párrocos y vicarios no dispongan funeral alguno, ni celebren matrimonio ni bautismo, sino en casos de inminente peligro, sin que los interesados les presenten una papeleta que acredite quedar formados los asientos correspondiente en dicho registro.*

PATRIMONIO REAL (BAILES Y ADMINISTRADORES DEL). Real orden de 27 de noviembre último. *Faciliten las noticias que se les pida, referentes á recaudacion de rentas públicas.*

ALHAJAS, CAUDALES ETC. DE LAS CATEDRALES, PARROQUIAS ETC. Circular de la Gobernación de 5 de abril. *Aclaraciones al decreto de 6 de octubre último, que determina su depósito en las capitales ó fortalezas.*

SUELDOS Y HABERES. Real orden de 26 de marzo. *Los ayuntamientos y establecimientos remitan á este gobierno relacion de sus descuentos, cuidando de incluir á todos los empleados de sus dependencias; y entreguen los productos al comisionado pagador.*

MILICIA NACIONAL. Id. de 2 de abril. *A ciertas dudas sobre servicio se resuelve que debe atenderse á lo que prescriben la actual ordenanza y resoluciones de las córtes.*

—Id. de 14 id. *En ausencias y enfermedades de los subinspectores, les deberán sustituir los que iban en 2º y 3º lugar en la terna de la diputacion.*

SUBMINISTROS. Id. de 7 id. *No corresponde á los gefes políticos entender en el asunto, y sí á los intendentes y diputaciones.*

VESTUARIOS PARA LA MILICIA NACIONAL MOVILIZADA. Circular de la gobernacion de 8 de abril. *Las diputaciones contraerán un nuevo título á la benevolencia de S. M. poniendo los que tuvierén construidos para aquel objeto á disposicion de los capitanes generales para ser aplicados á los quintos y ejército.*

QUINTA DE 50.000 HOMBRES. Id. de 3 id. *Faltando á algun pueblo mozos sorteables y medios pecuniarios en su lugar, fórmese espediente que acredite dicha imposibilidad.*

CABALLOS (REQUISICION DE.) Circular de la gobernacion de 14 de abril. *Las diputaciones, generales en jefe é inspector de caballería basta remitan á la superioridad las noticias pedidas, antes del 25 de abril.*

REQUISADOS. Real órden de 14 de marzo. *Los ayuntamientos presenten nota de los que lo han sido desde principios de la guerra actual, con expresion de su valor.*

CESANTES Y JUBILADOS. *Los que soliciten clasificacion presenten los documentos que en la órden se citan.*

SUBASTAS. *Del surtido de lanas y demas tejidos para las atenciones del departamento de Cartagena.*

HERRADOR (ARTE DE.) *No se permita su ejercicio al que no tenga título.*

MILITARES. Circular de 5 abril. *Los gefes y oficiales que no teniendo opcion á sueldo soliciten separarse del servicio, desde el dia que obtengan el pasaporte no se les abone sueldo alguno.*

EJERCITO (CUERPOS DEL.) Real órden de 30 diciembre de 1835. *Los gefes pasen á sus respectivos capellanes las medias filiaciones de los individuos que fallezcan para que puedan estenderse las partidas de óbito en los libros parroquiales.*

PIEZAS ECLESIASTICAS. Id. de 5 abril. *Las presentadas y legitimamente adjudicadas, aunque no hayan tomado posesion los agraciados, antes de la circular de 10 de enero último, sigan su curso, como no comprendidas en dicha suspension.*

INSTRUCCION PRIMARIA (ESCUELA NORMAL DE.) Real órden de 8 de abril. *Sobre nombramiento de dos alumnos por provincia para que concurran á aquella.*

NOTICIAS PARTICULARES.

BINISALEM 23 de abril.—Humedecidos nuestros ojos con lágrimas de placer dulcemente vertidas del fondo de nuestro corazon al trazar estas líneas estamos contemplando un grupo de Nacionales que discurren por la calle fronteriza, festivos, alegres, divertidos, victoreando amablemente á la libertad y á la segunda Isabel.

El público les tributa amor y deferencia. Con gozo observamos que mas de una hermosa se adelanta hasta en medio de ellos y pone en manos de alguno un ramo de flores; y con satisfaccion sobre ellos oímos bendiciones, aun y todo de bocas, en otro tiempo indiferentes, y tal vez adictas al absolutismo. General puéjese decir que es la expansion del contentamiento noblemente bullicioso que difunden estos jóvenes, llenándolo todo de movimiento y de vida.

Este bello peloton es otro de los muchos en que se ha esparcido la Milicia nacional al concluir la instruccion de esta tarde. Cuanto le sucede á él en esta calle, está sucediendo á los demas en las otras. Casi todos sus individuos son de segunda creacion; séanos lícita esta expresion en obsequio de mejor darnos á comprender. Hoy estrenan gorras nuevas que les ha proporcionado este patriótico Ayuntamiento.... ¡Ojalá se realicen las loables intenciones que dicen ha formado de uniformar al mayor número posible!... El uniforme es algo mas que un vestido: es un signo esplicito de una bandera. Por él un Nacional dice á otro Nacional: *Soy como tú un soldado de la libertad. Seguri-*

dad lea en nosotros el pacífico á quien la ley protege, y esterminio en nosotros lea el perturbador á quien la ley persigue.

Los mas de estos voluntarios pertenecen á la segunda creacion, y lo hemos dicho para manifestar que esta circunstancia no los distingue de los de la primera. Iguales en buenos deseos que los hacen esmerados en el cumplimiento de sus deberes: enos mismos en adhesion á la causa de la patria felizmente aunada con la del trono legítimo: idénticos en decision por la libertad que no es otra cosa que el imperio de la ley sobre el imperio de los hombres; apenas salen del afanoso taller, ó dejan apenas el trabajo apéropo, cuando corren á la instruccion, é instan para que se les adoctrine en el manejo del arma, y en las evoluciones militares.... ¡Viva Isabel III... Viva la libertad!... exclamos ahora con ellos; y el entusiasmo nos lleva irresistiblemente hasta añadir... ¡Vivan los Nacionales de Binisalem! Aun no se ha pasado á la eleccion de empleos para la segunda compañía ¿Y por qué?... porque aqui se compete para no mandar.

Se dice que los Ayuntamientos de Binisalem, Lloseta y Selva quieren representar al Sr. Subinspector para que se forme un batallon con la fuerza de estos tres pueblos. No podemos menos de aplaudir el pensamiento, que parece se apoya en que estos Nacionales simpatizan en ideas y se conocen casi todos personalmente, y en que Selva posee una brillante música militar que se aumentaria indudablemente con subscripciones de las otras dos villas. Es incalculable cuanto puede el soldado al lado del que le inspira confianza, y mas si en medio de su entusiasmo llega á sentir heridas las fibras de su corazon por el son enardecido del clarin guerrero.

Pero lo que mas nos decide á la adopcion de la idea es: que todos estos bienes pueden conseguirse con poca incomodidad de los individuos de esta Milicia. Lloseta villa céntrica no dista media legua de Binisalem y tiene un centenar de Milicianos contentos sí de servir; pero con la denominacion de voluntarios. Binisalem tiene mas de doscientos que ya se ha dicho lo que son. Y Selva mas de doscientos tambien que en nada ceden á los de Binisalem y Lloseta, de cuya villa no dista una legua. Por manera, que en menos del radio de hora y media se facilita un batallon.

No asi con Alaró, Sansellas, Inca y Sineu que actualmente le forman con Lloseta y Binisalem. Aunque simpatizen estos dos pueblos, con Sineu por ejemplo; la distancia siempre será un verdadero obstáculo á la reunion.

Estamos muy lejos de zaherir en lo mas mínimo el arreglo que hizo el subinspector; antes todo lo contrario: estamos intimamente convencidos de que no hizo sino lo que no se pudo hacer; de que hubo de contar sobre la fuerza entonces existente; y de que su ardiente celo tuvo que contemporizar con la premura de la ocasion. Ahora que el aumento de fuerza y de calma parece que proporciona operar sobre otro terreno; parece tambien que nos conduce á usar del derecho que nos concede la prensa libre para indicar con el respeto que debemos al público, á la autoridad, y á nosotros mismos, la conveniencia de un nuevo arreglo de batallones de la Milicia nacional partiendo del principio de procurar la mayor comodidad posible á sus individuos. Hemos dejado vagar la pluma segun se ha divagado nuestra imaginacion. Hemos tocado en puntos que parecerán tal vez heterogéneos; pero en realidad no nos hemos apartado de nuestro propósito, que es amar y hacer amada la sábia institucion de la Milicia cívica, y de la cual tantos beneficios ha reportado la gran causa de la libertad en ambos mundos. = J. A.

CAMINOS.

Por unos pocos momentos vamos á llamar la atencion de los lectores, ocupándonos de caminos: del sistema de Mr. Mc. Adam. Son unos apuntes de la obra escrita por él mismo.

No presumimos que sea cosa nueva en Mallorca; pero si nuestras líneas son siquiera un recuerdo, si son de alguna utilidad á los señores de la junta de caminos de esta isla, para que hagan aplicacion del método, aunque sea solo por via de ensayo; si alguno tan bien intencionado como nosotros, pero con capacidad bastante, se dedica á estudiar el autor; si por último nuestras indicaciones conducen de alguna manera á que se mejoren los tan deteriorados caminos de Mallorca, entónces nuestro pequeño trabajo habrá sido bien empleado y nuestra satisfaccion cumplida.

Ya que en esta ocasion tenemos la pluma en la mano, queremos aprovecharnos de ella, para manifestar la creencia que tenemos, de que con caminos buenos y con escuelas buenas, se hace á este país un bien real, posible, que no puede ser afectado por vicisitudes. Pero no se pierda de vista que por *escuelas buenas* primarias, entendemos aquellas que son regentadas por profesores, que á la par que sepan formar el entendimiento de los jóvenes, logren dirigir sus tiernos corazones, inculcándoles los verdaderos principios de la religion, los preceptos de la sana moral. Escuelas que no sean de esta especie, son mas bien perjudiciales que otra cosa; no las queremos: son un puro charlatanismo.

Volvamos á caminos. Sabido es que la teoría no sirve sin la práctica. El *mac-adamizar* requiere práctica tambien. Tenemos el placer de poder salvar esta dificultad, y por esto empezamos por decirla. Hay en la ciudad de Valencia quien ha estudiado el sistema en Inglaterra: en diciembre último habia empedrado algunas calles de aquella capital, y el ensayo habia salido muy bien. Nada difícil, y tambien poco costoso es enviar una persona á Valencia para que se haga de aquel.

Antes de entrar en materia, y ya vamos siendo largos queriendo ser breves, hemos de advertir que estos apuntes no son una memoria, estampamos las ideas á medida que se nos presentan al leer el original, del que únicamente son un sencillo extracto. Empecemos.

La base de Mr. Mc. Adam, es: "que á un camino se le debe considerar como al suelo artificial de un piso, que formando una superficie fuerte, sólida, plana, sea capaz de soportar grandes pesos, y sobre el cual puedan pasar los carruages sin encontrar impedimento alguno."

Un camino *mac-adamizado* debe tener diez pulgadas de profundidad, todo de piedra menuda, y construido de la manera que mas adelante se explicará.

El tamaño de la piedra será proporcionado al espacio que ocupe una rueda de dimension ordinaria en una superficie plana y á nivel; debiendo ser este punto de contacto *longitudinal*, de una pulgada. Cada pieza de piedra puesta en el camino que esceda de ella, (en cualquiera de sus dimensiones) será perjudicial.

Mr. Mc. Adam comienza por señalar la manera como se debe reparar un camino, al cual no se le deben añadir materiales á menos que no haya en él una cantidad de piedra pura, igual á diez pulgadas de espesor.

El autor observa, que anteriormente en Inglaterra, cuando se componia un camino, por no estraerse los materiales (como ahora se hace) resultaba que las ruedas de los carruages los dislocaban ó removian porque trabajaban sobre piedras de dimension demasiado grande. No pasando *sobre* los materiales *mismos* de que se compone el camino, la rueda encuentra un obstáculo á cada paso, que debe ceder y ser removido; á no hacerse asi, el carruage, para vencerle, es levantado por la fuerza que hace el ganado que lo tira; entónces el camino se desmejora, y el carruage se halla embarazado. Uno y otro mal son en proporcion al número y estension de los obstáculos.

De consiguiente al recomponerse un camino se deshará y romperá la piedra ya existente; no debiendo esceder ninguna de seis onzas de peso.

El camino debe ser tan plano como posible: una caída de tres pulgadas, desde el centro á los lados, es suficiente para uno de diez y ocho pies de ancho.

Las piedras que se estralgan, se recogerán á los lados del camino, con un rastrero fuerte y pesado, con dientes de dos pulgadas y media de largo; allí deben quebrarse, pues de ninguna manera se hará esta operacion sobre el camino mismo.

Luego que las grandes piedras han sido separadas, y que no haya ninguna que esceda de seis onzas, entonces se forma el camino, empleando para aplanar su superficie un rastrero, el cual hace subir la piedra á la parte superior y obliga pasar al fondo el barro y el polvo. El principio de quebrar las piedras, es porque sus ángulos se unen y forman una superficie dura y sólida.

Preparado el camino de esta manera, la piedra que ha ido rompiéndose á los lados se va echando con cuidado. Operacion que pide un miramiento muy particular: la cualidad futura, buena ó mala del camino, dependerá en gran parte de la manera como aquella se ejecute. A una paletada de piedra debe seguir otra, y se continuará de este modo hasta cubrir un espacio considerable. Nunca se derramarán varias paletadas juntas. El material que se ha ido poniendo sobre el camino, debe permanecer en su propio estado sin que se le remueva.

Cuadrillas de á cinco personas se ocupan á la vez: dos estarán continuamente picando el camino y rastrillando fuera las piedras grandes, para disponer aquel á recibir las pequeñas. Las otras tres quebrarán piedras á los lados del camino.

Esta operacion se hará sentado, y las piedras se irán colocando en pequeños mojones. Mujeres, niños y hombres viejos sirven para este trabajo que se hace con unos martillitos.

Es de advertir que siempre que se añada piedra nueva á un camino, se removerá antes con un pico la superficie dura: así se une el material antiguo con el nuevo.

Cualquiera que sea la construccion de las ruedas de los carruages, siempre harán carril en un camino nuevo, hasta tanto que esté consolidado; por esto una persona cuidadosa deberá estar en él durante una temporada, para rastrillar los surcos hechos por las ruedas.

El camino debe construirse de piedra quebrada, sin mezcla de tierra, arcilla, greda, ú otra materia capaz de embeber el agua, ó afectarse por el hielo, ni se le añadirá ninguna otra cosa con el fin de ligar aquella. La piedra rota se combina por sus propios ángulos en una superficie plana, sólida, que resiste á las vicisitudes del tiempo y no se desfigura por la accion de las ruedas, pues pasando estas por encima sin sacudimiento, no pueden hacerle daño.

Materiales sueltos puestos en el fondo de un camino y en confusion, son muy perjudiciales, porque el agua penetra á la profundidad en la division hecha para recibir el camino, subsistiendo allí para desmejorarle en cada cambio de tiempo.

Para prevenir este inconveniente es necesario en los parages húmedos hacer desagües, desmochar el terreno, ó levantarlo sobre el nivel general, en lugar de hacer una zanja que reciba las piedras, pues la solidez misma del camino debe ser quien le proteja de la penetracion de la lluvia. Hay puntos en donde cuatro pulgadas de espesor han sido bastantes para tener secos los caminos; pero generalmente se necesitan (para un camino firme) de seis á diez pulgadas de material, en capas sucesivas de á dos pulgadas de espesor, perfectamente rotas, limpias, y de buen tamaño. Podrá suceder que á veces se requiera una profundidad mayor de piedra,

La operacion de layar el casajo, no la cree conveniente el autor, le parece mas costosa y menos eficaz que removerla y rastrillarla.

El cascajo quebrado es preferible al fino, pues se amasa mejor. La práctica antigua, en Inglaterra, de colocar un monton de cascajo sin preparacion en el centro del camino, dejándolo obrar por sí mismo gradualmente hacia los lados, lo mira como muy reprehensible.

La objecion á un camino de forma convexa, es, que los viageros no usan sino el centro de él, y resulta que se usa en tres surcos, hechos por la hilera de los caballos y las ruedas; manteniéndose el agua en sus cavidades. Si el camino es mas plano se gasta con mas igualdad.

Las zanjas no deben tener otra profundidad que la precisa para que la superficie del agua esté unas pocas pulgadas bajo el nivel del camino.

Mr. Mc. Adam preferiria un pantano á cualquier otro cimiento para un camino, con tal de que permita á un hombre andar sobre él; observando que la resistencia al movimiento de un carruage, no depende materialmente de los cimientos, si el camino está bien construido. De Bridgewater á Cross, una parte del camino (7 millas de estension) se conmueve cuando pasa sobre él un carruage, y á pesar de esto el gasto de materiales ha sido como de 3 á 7 comparado con el de un terreno vecino que es de peña caliza. No se han usado haces de leña en este caso; ni piedras que pasaran de seis onzas de peso. Estas nunca se sumergen en el pantano, se unen en una masa semejante á un madero que se sostiene énteima. Un camino como este, lo hace Mr. Mc. Adam en tres tiempos distintos, prefiriendo siempre trabajarlo en dias no muy secos.

Dos bases deben tenerse presentes para obtener un buen camino. Buenos cimientos, y conservar la superficie limpia de agua.

Para lo primero, es esencial que la línea se tome de manera que los cimientos puedan conservarse secos, ya sea evitando terrenos bajos, con levantar la superficie del camino sobre el nivel del terreno de los costados, ó bien dando corriente á las aguas por medio de unos conductos á los lados. Limpiar de agua el camino, se asegura eligiéndole un curso que no sea plano horizontal, de manera que la superficie del camino en su estension recta, haga de algun modo un plano inclinado; y si esto no pudiese lograrse por ser el terreno demasiado llano, se busca el darle una inclinacion artificial. En un camino de esta especie, todo carril siendo en línea inclinada, es un canal para correr el agua, mejor que el que pudiera hacerse por una curva que atraviese el camino, ó levantando á este en su centro. Se considera la caida de una pulgada en diez pies, el minimum en este caso, si puede conseguirse sin un gasto extraordinario.

En el conocimiento de los puntos espresados, y su aplicacion á la práctica, consiste en gran parte la ciencia de hacer los caminos.

Los sobrestantes deberán llevar consigo unas balanzas y peso de seis onzas. Con ellas pesan un par de piedras, las mayores de cada monton, para cerciorarse que no esceden del peso.

El autor cree de menos ventaja que lo que generalmente se supone á las ruedas anchas; y si son de forma cónica las tiene por muy perjudiciales: propone que sean de cinco á seis pulgadas.

El pedernal marítimo es de los mejores materiales para un camino.

Hablando sobre la conveniencia de que los carrnages sean tirados por caballos de dos en dos, en lugar de uno en fila, hace Mr. Mc. Adam las siguientes observaciones sobre los carriles. Dice que los hay de dos clases; el uno se forma al dislocarse los materiales que no están bien preparados: ese es el carril comun, la rueda amontona aquellos unos sobre otros, y produce un carril muy angosto que escasamente puede contener á la rueda. Pero el que es hecho por el uso, en una superficie plana, es mas bien un hueco cóncavo que un carril, y no presentará obstáculo á un carruage que camine. Esa es, pues, la diferencia de un carril producido por el uso en un camino bien hecho, al que

ocasiona la descomposicion de los materiales.

La reparacion de un camino bien hecho es siempre fácil. No llegará á ser escabroso ni se descompondrá; desmejorará en proporcion al uso á que estará espuesto.

De cualquier material que se haga un camino será bueno; diferenciarán sí en costo y tiempo de duracion.

El *mac-adamizar* las calles no presenta dificultad ninguna, con tal de que durante el verano se rieguen de cuando en cuando. La diferencia en precio á empedrarlas, es grande. El *mac-adamizar* una calle en Inglaterra sale á 5 dineros (dos reales de nuestra moneda) por cada yarda cuadrada (5 palmos) mientras que el gasto solamente del empedrar no podia hacerse menos de 1 sh. y 6 dineros (7½ rs.)

Una calle *mac-adamizada* no necesita componerse en los tres primeros años; y cuando lo requiere se logra por un quinto de lo que costaria el empedrarla.

Para cada 30 leguas de camino, propone el autor que haya un superintendente-oficial pagado, que no se ocupe de otra cosa, persona de respeto, hábil no solo para conducir el trabajo, sino para ver tambien de que se ejecute juiciosamente y con honradez. Debe dirigir los reparos, y las alteraciones que sufran los caminos, examinar todas las obras que se emprendan, observar si están conforme á contrata, finalmente ser un celador vigilante sobre todos los empleados á sus órdenes. Las cuentas de gastos deberán ser revisadas por él, antes de que se satisfagan. Las comisiones gratuitas no pueden dar la atencion laboriosa y constante que pide un trabajo semejante; con que cuiden y hagan de que sus órdenes se ejecuten bien, harán ya un gran servicio.

El jornal forzoso nunca le cree provechoso el autor, pues dice que está espuesto á ser un instrumento de parcialidad y de opresion. Es un resto del servicio personal de otros tiempos. Un señor podria argüir hoy diciendo que las rentas pagadas en frutos eran mas fáciles y equitativas que las percibidas en dinero, si se quisiese defender la costumbre de componer los caminos por jornal forzoso. Una contribucion en efectivo, por moderada que sea, dará muchas mas ventajas.

En cuanto á tener trabajadores asalariados al dia ó á destajo, es preferible esto último.

Los utensilios necesarios para la preparacion de los caminos, son: 1.º Fuettes picos (instrumentos de fierro puntiagudos), pero cortos del asidero á la punta. 2.º Martillos pequeños, del peso de una libra, la cara del grueso de una peseta, bien acabado, y con mango corto. 3.º Rastrillos de madera, de diez pulgadas de largo, y con dientes de fierro de dos pulgadas y media de largo, y muy fuertes, para arrancar las piedras gruesas cuando se haya abierto el camino, y para conservarlo plano despues que se haya concluido, y mientras se está consolidando. 4.º *Palas* ligeras, de boca ancha, para esparcir las piedras rotas, y hacer el camino.

En Inglaterra el costo de dejar un camino concluido, incluyendo los gastos de romperle, quebrar la piedra, colocarla y limpiar los desagües que tenga el agua, ha sido comunmente de 1 á 2 dineros (3 á 7 cuartos) por yarda superficial de 4 pulgadas de elevacion, siendo mayor ó menor el gasto en proporcion á la piedra que tenga que romperse. Con útiles á propósito, la piedra se quiebra á 10 dineros (4 rs. vn.) la touelada, incluyéndose á veces en este precio el valor de la piedra. = A 2 dineros por yarda, un camino que tenga 6 de ancho (7 varas y media) costará un schelin, (5 reales) por yarda corrida, libras 88 (8800 rs. vn) por milla inglesa, algo menos de un tercio de legua de este pais. Tres millas, pues, ó sea una legua de camino de 20 al grado, cuesta en Inglaterra libras 264 esterlinas (26400 rs. vn.) No es fácil aho-

ra, y sobre estos datos únicamente, calcular á ciencia cierta á cuánto ascendería el costo de una legua de camino en Mallorca; pero bien se puede decir que no pasará de una mitad de aquella suma. La piedra en Inglaterra se ha de llevar á largas distancias, y aunque los acarreo son baratos, la diferencia de precio al que se puede obtener en Mallorca debe ser de mucha consideración, atendiendo á que se tiene á la mano, digámoslo así, en toda la isla y es de lá mas á propósito para el caso. Un jornalero, por ejemplo, (los dos que han de picar el camino y rastrillar las piedras), no baja el jornal de cada uno en Inglaterra menos de 3 sh. (15 reales diarios) los mismos que harán aquí ese trabajo por 4 ó 6 reales. Los que quiebran las piedras ganan en Inglaterra 2 schelins (10 rs.), y en Mallorca estarán contentísimos con 3 ó 4 sueldos, pues este trabajo lo hacen niños y mugeres. Lo propio podemos decir de los sobrantes, del superintendente, etc.: no será pues aventurar el creer que la legua de camino espresada podría hacerse en esta isla por una mitad de lo que cuesta en Inglaterra: por 13,200 rs. vn. poco mas ó menos.

Por último, para dar una idea de lo apreciados que fueron los trabajos de Mr. Adam en Inglaterra la cámara de los Comunes le señaló 12,500 duros como una pequeña gratificación, y 20,000 mas por via de gastos de viage, etc. en atención á unos servicios (dijo la cámara) que redundaron tan en bien de la comunidad; al aumento de conveniencia, mejora y seguridad que obtuvo el público; á la disminución de gastos ocasionados á los cartuges, en su peso y uso; á la reducción de trabajo (y por consiguiente de gasto tambien) en los caballos; á la mejora que han tenido las clases agricultora, comercial é industrial, difundiendo mas fácilmente los productos del suelo; en fin, á la rápida circulación que ha proporcionado al capital comercial; debiéndose tantos beneficios á los trabajos de Mr. Mc. Adam.—N. N.

OBSERVACIONES

DIAS.	BAROMÉTRICAS.			TERMOMÉTRICAS.			HIGROMÉTRICAS.	ATMOSFÉRICAS.
	Mañana Pulg. l.	M. dia. Pulg. l.	Tarde. Pulg. l.	Mañ. Grad.	M. dia. Grad.	Tarde Grad.		
Sábado....	28 2	28 1 $\frac{1}{2}$	28 1 $\frac{1}{2}$	9	14	11 $\frac{1}{2}$	Húmedo.	Despejado..
Domingo...	28	28 1	28	10	13	9	...Seco...	Vario.....
Lunes....	27 11	27 11 $\frac{5}{8}$	27 11	9	11	10	Húmedo.	Vario.....
Martes....	27 11	28 1	28 2 $\frac{3}{8}$	10	14	9	...Seco...	Vario.....
Miércoles	28 2	28 2 $\frac{1}{2}$	28 2 $\frac{3}{8}$	10	12 $\frac{3}{4}$	11	Húmedo	Vario.....
Jués....	28 2	28 2 $\frac{3}{8}$	28 2 $\frac{3}{8}$	10 $\frac{1}{2}$	10	10	Húmedo.	Vario.....
Viernes...	28 1 $\frac{3}{8}$	28 1	27 11 $\frac{5}{8}$	10	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	Húmedo.	Vario.....

Cantidad de agua llovida el dia que se espresa.

Dia 27 de abril " pulg. 2 lín.

Precios corrientes en el mercado de Palma.

Trigo cuartera á 5 l. 4 s. Habas á 4 l. 16 s. Guijas á 3 l. 12 s.
 Garbanzos á 5 l. 8 s. Frijoles á 6 l. 6 s. Habichuelas á 7 l. 10 suel.
 Leña quintal á 3 s. 6. Carbon á 1 l. 2 s. Algarrobas á 1 lib. 1 s. 6.
 Almendron á 17 l. 10 s. Aceite cuartan á 18 s. Carne de vaca libra
 de 36 onzas á 7 s. Id. de carnero á 8 sueldos.

Imprenta nacional regentada por D. Juan Guasp y Pascual.