

SEMANARIO DE PALAMÓS.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

Palamós, un mes. 0'50 pesetas.
 Resto de España, trimestre, 1'50 »
 Países de la Unión Postal, 2'50 »

ANUNCIOS Y COMUNICADOS

Pago de suscripción adelantado.—Remitidos y anuncios á precios convencionales.
 —Publiquense ó nó, no se devuelven los originales.

AÑO II.

* Pago de suscripciones en sellos de correo ó
 * letras de fácil cobro.

* Se publica todos los jueves.—ADMINISTRACIÓN Y REDACCIÓN: calle de la Marina, 13.
 *

NÚM. 55

FERRO-CARRILES ECONÓMICOS SOBRE CARRETERAS.

Preocupados como es natural por la interesantísima cuestión del tranvía, tan de actualidad y la más urgente de esta comarca, discurriamos como demostrar más claramente la bondad del proyecto, la facilidad técnica de su construcción y explotación, y el crecidísimo rédito que los accionistas debían esperar, cuando nos encontramos con una serie de artículos publicados en «El Porvenir de la Industria», acreditada revista de Barcelona, los cuales pueden llenar en gran parte nuestro objeto, con la doble ventaja de estar escritos con mayor suma de conocimientos y de ofrecer más garantía de imparcialidad puesto que se trata en ellos en términos generales la cuestión de los «tranvías»—que es lo mismo precisamente que el autor llama «ferro-carriles económicos sobre carreteras»—y no la especial del de Flassá á Palamós.

Son debidos aquellos artículos á una persona perita y competente en la materia, como manifiesta la Redacción de dicho periódico, por haber desempeñado durante muchos años cargos importantes en el Ferro carril de París-Li6n-Mediterráneo. He aquí textualmente el primero de ellos, publicado en el número de 11 de enero de este año.

Con justo motivo es objeto de mucha preocupación por parte de los inteligentes la creación de una nueva línea general de ferro-carriles destinada á llevar el movimiento y la vida en el mayor número posible de pueblos

y lugares uniéndolos unos á otros en primer término. Y enlazándolos también en segundo término á las vías férreas actualmente en explotación.

¿Qué sistema deberá adoptarse? Tal es la cuestión á la que importa contestar.

La respuesta no debe fundarse sobre probabilidades, sino sobre datos prácticos.

Se nos dirá que todos los datos teóricos no pueden llegar á determinar los resultados de una empresa de esta naturaleza en el estado de proyecto: es un error que queremos combatir.

Los ferro-carriles no acaban de nacer, y la experiencia que de ellos tenemos puede y debe suministrar los elementos necesarios para juzgar con exactitud lo que resta hacer.

Hoy día todos los estados importantes poseen un centro principal de líneas férreas, más ó menos considerables, que enlazan sus capitales de provincias con los principales centros de población.

Las grandes compañías que han creado estas líneas han podido, sirviendo puntos extremos muy importantes, realizar ciertos beneficios y remunerar con largueza los capitales empleados; pero estas compañías habían contratado obligaciones para con el Estado, como son las de construir numerosas líneas secundarias ó empalmes, que para las mismas se han transformado en parásitas, que las extenuan y con el tiempo las arruinarán. La experiencia demuestra que esas líneas no tienen propias condiciones de existencia. Viven á expensas de las líneas madres, y éstas, por ricas que sean, fatalmente han de sucumbir bajo el peso de los cargos que se les impone. Sólo basta echar una mirada á las grandes líneas para reconocer esta indiscutible verdad.

Si para convencernos con más facilidad dejamos á parte las líneas españolas relativamente cortas y consideramos las líneas francesas suficientemente ricas, veremos á qué tipo ha bajado el interés de los ocho mil millones absorbidos por su establecimiento.

Nos extraña que las numerosas comisiones que nom-

bran los gobiernos, con el fin, por cierto muy digno de alabanza, de multiplicar y mejorar los medios de transporte, no hayan comprendido todavía que los ferrocarriles provinciales y los empalmes establecidos están condenados por la experiencia; que ante todo es necesario que la producción sea suficiente en las localidades servidas para remunerar el capital de una manera equitativa, y que los gastos de establecimiento y explotación de las líneas deben ser proporcionados al movimiento de viajeros y de las mercancías.

Multiplicando los ferrocarriles de interés local, que á menudo no tienen otro fin que el de ofrecer caminos acortados á los viajeros y á las mercancías en las grandes líneas, son de temer yerros de todos géneros.

Insiguiendo las costumbres equivocadas del pasado no es como se llegará á dotar el país de vías económicas, en las que los capitales podrán hallar un interés conveniente. Estos caminos de hierro no pueden contar con un tráfico bastante elevado para justificar sus gastos de establecimiento, aún cuando se lograra reducir estos gastos á 100 ó 125,000 pesetas por kilómetro, y por muy económica que sea su explotación.

Los ferrocarriles de interés local subdivididos con acierto é inteligencia están llamados á completar las grandes líneas, pero á condición expresa de utilizar las carreteras nacionales, lo cual puede reducir notablemente los gastos de establecimiento.

Las carreteras nacionales y provinciales están construídas en buenas condiciones, y se hallan á proximidad de las ciudades que á menudo atraviesan. Los ferrocarriles ordinarios habiendo forzosamente de obedecer á las necesidades que les imponen las pendientes y las curvas, tienen á menudo sus estaciones alejadas de las poblaciones, lo cual no es muy cómodo para los viajeros, ni tampoco para las mercancías.

La primera condición que han de llenar los ferrocarriles, condición indispensable, es la de asegurar á los capitales invertidos en la empresa el interés que se les debe y hasta los estímulos con los sobrantes de beneficios. Esta solución sólo puede encontrarse relacionando los gastos con los productos de la línea; como lo hemos dicho ya, sólo puede lograrse, adoptando como medio de transporte la tracción con vapor en las líneas férreas de pequeña sección, establecidas á los costados de las carreteras en todos los puntos donde pendientes demasiado fuertes no se opongan á su establecimiento; aún, y casi siempre, podrán zanjarse estos obstáculos por medio de desviaciones y rectificaciones poco costosas de las carreteras ó por trozos de vías de construcción especial.

Probaremos que estableciendo ferrocarriles de vías estrechas se pueden siempre, por poco tráfico que haya, explotarse sin pérdidas y construírlos con una subvención cuya importancia no pasa los servicios prestados.

En cuanto á la dificultad de determinar el número de movimiento de los viajeros y de las mercancías, no la vemos; si hasta ahora los cuadros de estadística formados á este efecto por los empresarios de proyectos han salido equivocados y sólo han sido causa de decepciones,

es por que los encargados de estos estudios tenían algun interés en disimular la verdad.

Conforme diremos más adelante, los ferrocarriles sobre carreteras pueden construirse de 0.75 de anchura con rails vignoles entablados del peso de 16 kilos por metro, colocados sobre traviesas. El servicio puede hacerse con máquinas de 6 toneladas. Los trenes mixtos, compuestos de tres vagones para mercancías y dos coches de viajeros, pueden pasar por pendientes de 40 milímetros por metro.

No hay ninguna línea provincial que no pueda dar un tráfico suficiente para remunerar el capital de un ferrocarril en las condiciones anteriores.

Si los gastos de tracción pueden saldarse con 60 ó 65 por 100 de los ingresos, lo cual es cierto, segun los datos adquiridos en las vías de este género, el interés del capital se recupera con amplitud.

La empresa de los ferrocarriles sobre carreteras debida á la iniciativa local se hará el auxiliar de las grandes compañías y del Estado, y deberá encontrar en aquellas como en éste un estímulo, un apoyo y un concurso.

La creación de un centro de líneas secundarias tal cual lo indicamos es doblemente útil para las grandes compañías. En efecto, dispensa á estas la construcción de empalmes muy onerosos, y por otra parte, todas las líneas de este centro unidas á las líneas madres son otras tantas afluyentes que vienen á alimentarlas y hacerlas prosperar.

Las grandes compañías tienen, pues, gran interés en sostener la empresa de los ferrocarriles sobre carreteras. Lo que viene en apoyo de nuestro modo de ver y hablar, es el ejemplo que han dado varias compañías extranjeras subvencionando compañías de ómnibus para facilitar el movimiento de los viajeros y de las mercancías entre sus estaciones y las poblaciones más cercanas.

Por el establecimiento de los ferrocarriles sobre carreteras, las Municipalidades y el Estado disminuyen sus presupuestos en una gran parte de los gastos que les cuesta la conservación de las carreteras, dicha conservación corriendo en parte á cargo de la empresa de los ferrocarriles.

No queremos terminar este primer artículo introducción, sin decir por qué adoptamos la tracción de vapor con preferencia á la tracción animal. Esta elección no puede ofrecer dudas, puesto que por el vapor se llega á la economía de tiempo y á la economía de dinero. Sin hablar de un sinnúmero de inconvenientes secundarios que se evitan, sólo citaremos un ejemplo que permite darse cuenta de la diferencia del precio de coste entre estos dos sistemas.

En un tranvía de 8 kilómetros que sirve los alrededores de una gran ciudad de Inglaterra, se hace el servicio por medio de coches de tracción caballar. La duración del trayecto entero es de 55 minutos y los gastos alcanzan 0, 85 cts. por kilómetro.

Desde hace algun tiempo se ha hecho circular sobre dicha línea de tranvía un coche de tracción locomóvil de vapor, propio como el anterior de tracción animal para

50 pasajeros: la duración del trayecto recorrido solo es de 35 minutos. El coche de vapor hace en 15 horas 40 kilómetros más que los coches de caballos, y el gasto ha bajado á 0.40 cts. por kilómetro.

Nos resta decir algunas palabras de ciertos inconvenientes que se han creído ver en la aplicación de la tracción de vapor sobre las carreteras.

Primero se ha apelado contra el inconveniente de que el vapor espanta los caballos y demás animales. En Inglaterra, donde se ha sustituido en muchos puntos la tracción de vapor por la animal, se ha comprobado que los caballos no tardaban en acostumbrarse al ruido de los escapes de vapor, y en cuanto al del pito se suprime y con razón.

Una causa de espanto para los animales generalmente es la vista de las piezas del mecanismo en movimiento. Este inconveniente no existe con las máquinas cubiertas con planchas ó tablas que bajan hasta tierra y esconden las ruedas. Esta precaución, junto con una velocidad moderada en el trayecto de las calles, tiene por efecto no espantar los animales que hoy día pasan al lado de una máquina sin dar prueba de la menor estrañeza. (1)

En cuanto al peligro á que las máquinas de los ferrocarriles sobre carreteras exponen á los transeuntes, lo creemos menor que el á que se está expuesto con el acarreo ordinario. En efecto, una máquina de vapor sobre rails siguiendo una dirección fija nos parece presentar ménos peligro que una máquina de carretera ó un coche con caballos, cuyo trayecto sobre tal ó cual parte del camino está desconocido por el peon que las atraviesa ó por el tiro de otro coche que los encuentra.

Aunque hubiéramos de pasar por utopista á la vista de ciertos espíritus prevenidos ó atardados estamos convencidos de que dentro de medio siglo, y gracias al sistema que preconizamos, cada aldea poseerá su railway que la hará participar del movimiento y vida de los grandes centros de caminos de hierro.

Este es nuestro primer artículo, pero su fondo será también nuestra conclusión.

FEDERICO NAIT.

PALAMÓS REFORMADO.

(CONCLUSIÓN.)

Continué el paseo y á poco ví lo que nunca había imaginado. La fertilísima y rica vega de San Juan era cruzada por un canal de agua dulce, cuyas aguas destinadas al riego y tomadas al

(1) En España, y particularmente en nuestro país, no son necesarias tantas razones para esto, porque la experiencia esta hecha. No ya los tranvías existentes, sino los mismos ferro-carreles con sus potentes máquinas y prolongados trenes al atravesar á nivel las carreteras y al correr durante largos trechos casi pegados á éstas, demuestran prácticamente que no existen los peligros que la simple teoría podía hacer temibles.

rio Ter cerca de Torroella habían sido conducidas por el llano de Pals y por Palafrugell y obligadas á venir á Palamós atravesando las deliciosas campiñas intermedias. Con esto se había convertido el país en una preciosa huerta donde se sazonaban toda clase de frutas y crecía toda especie de verduras, legumbres y hortalizas; una buena parte de ella estaba destinada como hemos dicho al cultivo de la remolacha, que lozana y frondosa se había por decirlo así constituido en reina de la comarca y alimentaba las fábricas que hemos mencionado.

La filoxera había acabado con casi todas las viñas, pero las pocas que quedaban, merced á un esmerado trato, rendían vino de inmejorables condiciones y lo bueno de su calidad había compensado hasta con creces lo escaso de su producción. En sustitución de la vid se había introducido con asombroso éxito el algarrobo.

De vuelta de mi paseo recorrí las principales calles y me admiró por segunda vez la pulcritud, la limpieza y la higiene que brillaba en todas ellas. Varias fuentes públicas se habian edificado dentro y fuera de la población y manaban continuamente encantadores caños de agua fresca. Este milagro era debido á haber sido conducidas diversas aguas potables de los vecinos montes de Bell-lloch recogidas merced á un pantano artificial construído con mucho arte y venciendo enormes dificultades.

Entre otros edificios notables que ví y ahora no recuerdo, debo mencionar un vastísimo teatro-salón, donde representaban las notabilidades de la época. El cementerio había sido objeto de una bien atinada modificación.

A cada detalle que iba viendo del Palamós del año 2000 la boca se me hacía agua, y en verdad que no podía comprender como en tan poco tiempo que había durado mi ausencia (ménos de dos siglos) se habían podido hacer tan grandes cosas y operado tal transformación. Ya iba formando el proyecto de trasladar la habitación otra vez á mi antigua residencia y ansioso de llevar á cabo el pensamiento y de consultarlo inmediatamente con mi familia encaminé mis pasos á la estación-percha donde había dejado atracado mi buque aéreo. Eran las doce del día y embebido en mis meditaciones me había olvidado de ir á comer.

Tenia el pié en el primer peldaño ó iba á comenzar la ascención á mi casa velante cuando

me asaltó la idea de la comida y retrocedí maquinalmente.

—Oye, chico, pregunté á uno que paseaba distraído tatrareando una sardana, ¿dónde se come en este país? ¿en qué fonda?

—Es fácil escoger, me respondió: todas son buenas, pero las hay de dos clases. Si sois viajero como lo indican vuestro traje y maneras, debéis ir á una de las fondas de los Establecimientos de baños marítimos montadas según todos los adelantos modernos y servidas como pocas en Europa. En la otra fonda, la del «Cap-Gros,» no os admitirían si no acreditábais ser del país y no traíais cédula especial de la Liga Gastronómica Palamosina.

—¿Qué es eso? pregunté:

—Muy sencillo me contestó: parece que el edificio de la fonda del «Cap-Gros» era antiguamente una pequeña barraca colocada cerca de un torrente, en un rincón de la playa de la Fosca y al abrigo de miradas indiscretas, á la orilla del agua. Era tal la afluencia de aficionados que allí concurrían que, andando el tiempo, la cocina fue pequeña y el comedor escaso, y como todo el vecindario era igualmente goloso, se trató de abrir una suscripción para mejorar el local. Se constituyó una Sociedad anónima bajo el nombre de Liga Gastronómica, y reunidos los fondos necesarios se edificó en la cima del «Cap-Gros» el edificio de estilo chino y turco de que os he hablado y que podréis admirar desde la barquilla de vuestro globo, si es que no preferís analizarlo de cerca trasladándoos á él en carretilla eléctrica ó tomando á pié el camino colgante de alambre que también os conducirá allí derechamente.

Me despedí del chico y le dí las gracias por sus explicaciones é impaciente por ver lo que él me acababa de describir subí sin perder momento á mi globo, y en efecto pude distinguir con toda claridad el soberbio chalet en la cúspide del «Cap-Gros,» preciosamente labrado, y adornado de calados y afligranados contornos. Era cosa magnífica. Decididamente Palamós había progresado.

Di orden de zarpar inmediatamente: abstraído con las cosas de la tierra no había notado el mal cariz del cielo. En el momento de quitar las amarras y antes de tomar rumbo balanceóse el globo lentamente encima de la plaza. Se bailaban sardanas con la mayor tranquilidad y mientras trataba ocupado el pensamiento en que todavía se

comía y se bailaba en Palamós el año 2000 y tantos....., arrullado por los acordes de la música que en débil confusión llegaba á mis oídos, un horrible fragor me distrajo repentinamente y eché una mirada al espacio. Negras nubes se amontonaban no lejos de mi globo, un viento glacial y huracanado se desencadenó y nos arrojó, rayos y truenos luchaban desesperados en la atmósfera, y una tempestad violenta estallaba con ímpetu á mi alrededor. Las chispas eléctricas me envolvían á poca distancia. Tuve miedo. Perdida la cabeza, vi un enorme globo de fuego incandescente que me deslumbraba por completo y chisporroteando se aproximaba á mí con magestuosa lentitud. Busqué la manecilla del aparato director y no la encontré: llamé á mi postillón..... nada..... ¡Y se acercaba la centella!..... Quise precipitarme, hice una contracción, y..... ¡Disperté!..... Estaba en mi cama.

F.

LO PRIMER BÈS.

Sota l' umbreta d' un cireré
d' amor gosavam;
l' un prop de l' altre ¡qué estavam bé!
ni menys recordo de que parlavam;
sols si que sé
que tots dos réyam y nos miravam,
no sé de qué.

Quant tot de prompte veig que fá un salt
y s' enfilaba
d' aquell vert arbre en dalt.... en dalt!....]
¡Ay que no caygui, Déu meu! pensaba:
ma pó' era tal,
que, tot mirantla, prou l' hi eridava:
«¡no 't fassis mall.»

Fins que per últim m' hi enfilo jo
plé de fal-lera,
tot en vers d' élla fent direcció:
de cop m' atura y 'm diu riatllera:
—No pugis, nó!
—¿Perqué? l' hi deya tot fentme enrera,
—Y... perquè nó.

—¡Apa, donchs, baixa!

—Ja baixaré!

me responia;

quant veig que 'm mira y 'm crida:—¡Té!...

—¿Qué 's lo que 'm donas, prendeta mia?

Y ab gran dalé,

cinch eireretas qu' élla tenia

donarme volia;

mes ¡ay! dubte com vá sé,

quant s' abalança, l' hi escapa 'l péu,

eáu sobre méu

y allí vaig darli lo bés primo!...

Esteve Forcst y Sicart.

GACETILLA.

En vista de las dificultades que presenta por efecto de la reconcentración de los puestos de la Guardia civil el cumplimiento de la revista anual de los soldados de la reserva, reclutas disponibles y soldados con licencia ilimitada prevenida en los artículos 230 del Reglamento de Recluta y Reemplazo del Ejército de 2 de Diciembre de 1878 y 144, 154 y 164 de 22 de Enero de 1882, el Excmo. Sr. Capitán general de Cataluña ha tenido por conveniente disponer, haciendo uso de la autorización que le ha sido conferida en Real orden de 18 de setiembre último, se suspenda la del presente año en todas las provincias de este distrito.

Así consta en circular inserta en el Boletín oficial de esta provincia de 13 de este mes.

Desde ayer han dejado de circular por el ferro-carril de Tarragona á Barcelona y Francia los trenes que salían de Port-bou y de Barcelona á las 6'35 de la tarde y 10'45 de la noche respectivamente.

La supresión de estos trenes es de escasisima importancia para nuestra comarca, porque ni uno ni otro se detenían en Flassá.

El «Ampurdanés» después de citar ejemplos que demuestran el mal servicio de Correos añade que se reciben en aquella ciudad bastantes cartas de Barcelona sin los sellos inutilizados, creyendo que una cosa puede explicar la otra. También al que esto escribe le ha faltado en este mes una

carta de Barcelona que interesaba mucho al remitente, el cual escribe con letra muy clara y teniendo mucho cuidado en las direcciones.

En el vecino pueblo de San Juan de Palamós se bailaron sardanas en la plaza por la tarde del pasado domingo, corriendo la ejecución de las mismas á cargo de la reputada orquesta de esta villa que dirige el S. Casademont; mas lo desahucible del tiempo fué causa de la escasa concurrencia que se notó.

El baile de velada que se celebró en la «Sala Nova» el pasado domingo estuvo extraordinariamente concurrido hasta finalizar el mismo, ó sea hasta las once y media de la noche, como de costumbre.

Los jefes de la Armada señores Fernández Duro y Hédiger que fueron el día 8 á la cala de Llafranc (Palafrugell) para inspeccionar la pesca «á la encesa» acompañados del Sr. Comandante de Marina de la provincia, regresaron el 9 y en seguida marcharon en el cañonero Pilar para Cadaqués y Puerto de la Selva, donde debían repetir el exámen práctico que les está cometido.

Está muy adelantada y á punto de terminar la vendimia, que este año ha dado un resultado muy escaso y de calidad poco buena.

Las diferencias surgidas entre el Director de «El Bajo Ampurdán» y la Autoridad local de San Felu de Guixols han sido zanjadas satisfactoriamente. Esta buena noticia tiene, sin embargo, su pero. La reconciliación del Director con la Autoridad ha ocasionado que se separaran de aquel tres redactores del periódico. Descamos que haya pronto una nueva reconciliación, y así nos lo hacen esperar las últimas palabras empleadas por la Dirección.

La Asociación de los Aficionados á la Caza y Pesca de Gerona formó el reglamento para sus Guardas jurados, el cual fué aprobado por el señor Gobernador de la provincia en 12 de abril último, según reza el ejemplar que hemos recibido.

Tengán entendido, pues, los cazadores contrabandistas que cuando menos lo sospechen podrían encontrarse con un guarda jurado..... y con los efectos consiguientes.

En carta particular de D. José Pella, de principios de este mes, leímos el siguiente párrafo: «Ayer en la propiedad de Estrabáu, en el llano de Armadás, visité unos enterramientos romanos, que como todos ó la mayor parte de los más antiguos consistían en urnas cinerarias llenas de carbones y huevos. Allí me dijeron haberse hallado mosaicos cerca del Cap Roig, de lo que no sabía noticia alguna.»

Por no ir provistos de cédula personal fueron detenidos por el cabo de carabineros en la noche del sábado al domingo siete sugetos, á los que puso en libertad al día siguiente el Sr. Alcalde después de identificadas sus personas.

Está terminada la colocación de los postes y alambre del telégrafo que ha de unir á La Bisbal con Palafrugell y la red general. Por lo tanto no tardará, es de suponer, muchos días en disfrutar de este rápido medio de comunicación la capital de nuestro partido judicial.

Vertida de riguroso invierno comenzó esta semana, y sigue con el mismo traje aunque algo aligerado.

Hemos recibido el primer número de nuestro estimable colega de Madrid LA DEMOCRACIA MONÁRQUICA, sucesor de *El Comercio Ibérico*.

Al frente del nuevo periódico aparece una interesante carta del Sr. Moret, que por las declaraciones políticas y económicas que contiene parece destinada á llamar por muchos días la atención de la prensa.

La redacción de LA DEMOCRACIA MONÁRQUICA, la componen los conocidos periodistas Sres Gamiz- Soldado, Arechavala, Lafuente (D. Federico), Cañizares (D. José), Montero Zamora, y García Vao encargado de la sección literaria.

VARIETADES.

Alfredo está muy enamorado.

—Pero, hombre, le dice un amigo, ¿es posible que te guste una mujer que tiene un ojo mas pequeño que el otro?

—Un ojo mas pequeño? exclama. No hay tal, lo que tiene es uno más grande que el otro.

Dos que disputan:

—No, caballero, yo no he empleado ningún epíteto al referirme á Vd... solamente he dicho que llevaba Vd. una ventaja sobre cualquiera que no sea un intrigante.

Un jugador que pierde siempre sale de un garito desesperado y triste, después de haber dejado en él hasta el último ochavo.

Un pobre se le acerca y le dice:

—Una limosnita, por Dios.

—No tengo.

—Hágalo Vd. por Dios, caballero, y ganará usted cien días de indulgencias.

—Lo siento, pero hoy se dan contrarias. Ni indulgencias puedo ganar.

MOVIMIENTO DE ESTE PUERTO

EN LOS DIAS QUE SE EXPRESAN

BUQUES ENTRADOS.

- Octubre 4.—De la mar cañonero «Diligente.»
 5 —De la mar cañonero «Pilar.»
 6 —De Palma jabeque «Belitario» de 70 t. c. Antonio Alemany, con vino, de arribada.
 » —De Valencia balandra «Leopoldo» de 50 t. c. M. Barraqué, con vino, de arribada.
 » —De la mar escampavía «Ardilla.»
 7 —De Barcelona vapor «Montserrat» de 1132 t. c. Martín Torrents con efectos á los Sres. Hijos de G. Matas.
 9 —De Blanes laúd «Francisqueta» de 30 t. c. Angel Gallart en lastre.

DESPACHADOS.

- Octubre 6.—Para Barcelona laúd «Ampurdanés» 49 t. p. Antonio Fonellet, con efectos.
 » —Para Marsella jabeque «Belitario» de 70 t. c. Antonio Alemany, con efectos.
 » —Para Marsella balandra «Leopoldo» de 50 t. c. M. Barraqué con vino.
 » —Para la mar cañonero «Diligente.»
 7 —Para Cete vapor «Montserrat» de 1132 t. c. Martín Torrents con efectos.
 » —Para la mar escampavía «Guindilla.»
 8 —Para Benicarló laúd «San Joaquín» de 17 t. c. Antonio Piñana con efectos.
 9 —Para la mar cañonero «Pilar.»

REGISTRO CIVIL DE PALAMÓS.

Nota de los fallecidos desde el 6 al 13 de setiembre ambos inclusive: Leandro Danis Batlle de 70 años de edad.

Nacidos en igual periodo: varones 0, hembras 0. Total 0.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA DE PALAMÓS.

Elevación sobre el mar 10 metros.—Lat. 41-52' N.—Long. 9°-0' 15 E San Fernando.

FECHA.			Barómetro corregido.	Termómetro.	Viento.		de 10 partes cubit.º	CIELO.		MÁR		Pluviómetro.	OBSERVACIONES.
Mes.	Día	Hora.			direcn.	f.0à 10		Clase de nubes.	direcn.	f.0à 10			
Octubre.	5	8	76·63	19	N	4	»	»	NE	3			
		12	76·55	20	N	4	»	»	NE	3			
	6	4	76·48	20	N	4	1	c	NE	3			
		8	76·20	19	N	1	5	c-n	NE	2			
	7	12	76·15	20	N	1	5	c-n	NE	2			
		4	76·12	20	N	1	5	c-n	NE	2			
	8	8	76·08	20	N	1	5	n-s	NE	2			
		12	76·05	19	N	1	6	n	NE	1			
	9	4	75·99	19	N	1	8	n-s	NE	1	10m-m.		
		8	76·02	18	»	0	8	n-k	NE	1			
	10	12	76·04	19	N	1	5	k	NE	1			
		4	76·05	19	N	1	5	k	NE	1			
	11	8	76·07	18	SO	1	5	n-s	SO	1			
		12	75·96	19	SO	4	5	n-k	SO	4			
	12	4	75·89	19	SO	4	5	n-k	SO	4			
		8	75·87	18	N	1	6	n	SO	2			
	13	12	75·81	19	N	2	8	n	N	1			
		4	75·81	19	N	3	5	c-s	NE	2			
	14	8	75·95	18	»	0	9	n	NE	2	1 m-m.		
		12	75·91	18	N	1	8	n	NE	2			
		4	75·94	17	N	1	8	n	NE	2	1 m-m.		

PALAMÓS.—Imp. del «Semanario» Marina 13.

FARMACIA DE VERGÉS

CALLE MAYOR NÚMERO 35.

Queda abierto al público este establecimiento donde se hallarán toda suerte de medicamentos y específicos nacionales y extranjeros, así como bragueros, irrigadores, geringuitas y CLISOIRS de todas clases y condiciones. También se acepta la comisión de aparatos ortopédicos que se encargarán y recibirán con toda prontitud y puntualidad.

Especialidad en jarabes medicinales y de recreo.

BANCO VITALICIO DE CATALUÑA

COMPañIA GENERAL DE SEGUROS SOBRE LA VIDA.

Calle de S. Honorato, esquina à la Plaza de S. Jaime, Barcelona.

CAPITAL DE GARANTÍA: 10.000,000 DE PESETAS.

Las operaciones à que se dedica este Banco son los seguros sobre la vida en su más vasta extensión, tal como lo practican las mejores y más importantes Compañías de Inglaterra, Alemania, Francia y otros países, donde el seguro es completamente popular y aceptado universalmente por todas las clases sociales.

Crea capitales para después de la muerte del sócio, ó para después de un plazo dado, ó juntamente para después de la muerte y del plazo, ó que sólo han de cobrarse si ocurre la muerte dentro de un periodo determinado etc. etc.

Constituye también rentas vitalicias à favor de una ó más personas, que empiezan à cobrarse inmediatamente, ó bien después de transcurridos algunos años y se pagan durante toda la vida, ó solamente durante un cierto periodo de tiempo.

Un padre de familia de 30 años de edad que quiera legar por medio del Banco 5.000 pesetas à su esposa é hijos, ó à cualquiera, solo deberá entregar à la Compañía 124 pesetas y media cada año mientras viva. Hace poco que el Banco pagó 2,000 duros à la viuda de un sócio, del cual no habia recibido sinó 66 duros por la primera anualidad.

Un jóven de 25 años que quiera disfrutar cuando llegue à la edad de 50 una renta de 10 rs. diarios mientras viva podrá obtenerla pagando à la Compañía durante 25 años, una prima anual de 247 pesetas y 10 céntimos.

Si un hijo de 30 años quiere amparar à su anciana madre de 60 para el caso que el muriese primero que ella, podrá constituirle una renta de 4 reales diarios, que los cobrará la madre durante toda su vida desde el día en que falleciere su hijo, entregando solamente à la Compañía cada año 42 pesetas y 52 céntimos.

Las primas que hemos indicado no han de pagarse siempre durante toda la vida, sinó que, segun los casos, van reduciéndose ó se extinguen. Representante en Palamós, D. Francisco de A. Marull.

Más de 30 años de éxito siempre satisfactorio, prueban la eficacia de este medicamento heróico. Obran solo locamente y no causan la menor molestia ni alteración en las funciones digestivas, siendo apetecidas por los niños, que las toman como un dulce.—4 rs. cartucho.

Depósito general en Barcelona: Baños Nuevos, número 8.
FARMACIA del Dr. DURÁN.

PASTILLAS VERMIFUGAS.

del DOCTOR DURÁN.

Contra las lombrices. (CUCHS.)

RECONSTITUYENTE

para los frutales y la viña.

Anti-filoxérico y preservativo contra toda clase de pulgones para la viña y frutales.

Se recomienda á todos los agricultores el uso de este «RECONSTITUYENTE» á base de hidrato-ferroso y otras sales estimulando esta vegetación, reconocido por todos los inteligentes como los mas apropiado para regenerar y fertilizar todos los frutales y la vid.

Para informes detallados dirigirse á los Sres. Vicente Ferrer y C.^a, plaza de Moncada, núms. 1 y 3, y en su droguería-sucursal, calle de la Princesa, n.º 1 (pasaje de las Columnas).

ÚNICOS DEPOSITARIOS
BARCELONA.

IMPRESA DEL SEMANARIO.

Se hacen toda clase de impresiones.

Especialidad en tarjetas de visita, membretes é impresión de sobres.

TONICO ORIENTAL.



EL GRAN RESTAURADOR DEL CABELLO.

Extirpa la caspa, cura todas las afecciones de la piel del cráneo y conserva, aumenta y hermosa admirablemente el pelo.

De venta en todas las Boticas y Perfumarias.

DEPÓSITO
Sres. Ferrer y Comp.—BARCELONA.

FARMACIA Y LABORATORIO

DEL

DOCTOR FERRER.

PLAZA DEL ÁNGEL.—BARCELONA.

Llamamos la atención sobre algunas de sus especialidades farmacéuticas, premiadas con medalla de plata en la primera Esposición Farmacéutica, celebrada en Madrid, en noviembre de 1882

Asma, Bronquitis y males de garganta: Su curación infalible y en poco tiempo con el uso de las pastillas y del Jarabe de *Savia de pino marítimo* del Dr. FERRER.

TOS. CATARROS.

Se consigue su rápida y completa curación con la especialísima *Pasta balsámica pectoral* de Dr. FERRER.

CLOROSIS, ANEMIA.—DEBILIDAD EN GENERAL.

Su extinción por medio del *Hierro dializado* del Dr. FERRER.

CONFITES DIGESTIVOS DEL DR. FERRER.

Son un poderoso preservativo, y muy eficaces para la curación de las enfermedades del estómago y del hígado.

MAGNESIA EFERVESCENTE PERFECCIONADA.

Contra las indigestiones, acideces, afecciones biliosas y debilidad nerviosa del estómago

CITRATO DE MAGNESIA GRANULADO Y EFERVESCENTE.

Refrescante y anti-ácido por excelencia.

CITRATO DE MAGNESIA ESPONJADO—PURGANTE, AGRADABLE Y EFICAZ.

El depósito para la venta al por mayor de las especialidades farmacéuticas y productos del laboratorio del Dr. FERRER, se halla en los almacenes de Droguería, de los Sres. *Vicente Ferrer y Compañía*, plaza de Moncada, núms. 1 y 3, en su Sucursal, calle de la Princesa, núm. 1, (Pasaje de las Columnas).—BARCELONA

FABRICA DE LICORES

DE

EDUARDO DURÁN

PLAZA DE LA UNIVERSIDAD 2.

BARCELONA

ESPECIALIDADES DE LA CASA.—ANIS DEL PAVO REAL.—QUIN
CRISTALIZADO.—VINO AMBROSIA.