

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. 57

HABLEMOS CLARO.

En cabeza del último número de «El Bajo Ampurdán» ha venido un artículo fechado en la Bisbal, dirigido al parecer á sacar de su error á los que esperan ir á Flassá sobre rails, como no sea para dentro de un par de siglos.

El articulista, que se ostenta ó se disfraza con las letras R. X., sin duda muy aficionado á la frase EL PAÍS POR EL PAÍS y temeroso de que se la recuerden, se apresura á manifestar que no es aplicable á este caso; que es, por el contrario, un error económico en esta suerte de negocios.

No es el señor R. X. contrario á la idea del tranvía, antes bien está anhelando que se realice, y al ver publicada en la Gaceta la Real orden de concesión y en los momentos precisos de estarse verificando la suscripción de acciones, publica sus sentimientos y sus ideas en los términos siguientes.

...Ojalá, pues lo deseamos vivamente, las dignísimas personas que han planteado la cuestión del tranvía lleven á cabo su patriótica idea. Pero, tenemos un presentimiento triste: la necesidad de una vía férrea, carril ó tranvía, es manifiesta, cada día mayor y más sentida, pero, el país es incapaz de cumplirla.

Esta incapacidad material, á nuestro modo de ver, se basa en la repartición de la riqueza y aun de las fortunas en nuestra comarca.

El bajo Ampurdán que se encuentra, comparado con otras regiones de Cataluña, dichosamente en un general

bienestar, no tiene (dada la clase de su industria y la repartición de la propiedad) en gran número las grandísimas fortunas particulares ni las poderosas empresas fabriles con las cuales brillan por ejemplo el Vallés, la comarca de Sitjes y Vilanova y otras poblaciones y comarcas catalanas. De aquí la dificultad material del buen éxito de tales empresas cuando, como en las hasta ahora anunciadas, se parte del principio de realizar la construcción con los medios que el país ofrezca, y viene á ser un error económico, el concepto patriótico «del país por el país» en esta suerte de negocios,

Lamenta luego el articulista que el ferrocarril de Mataró se hubiese desviado de la costa desde Blanes y concluye diciendo:

De esto ha nacido esta situación anormal, que sólo podrá corregirse ó solventarse, cuando mejoradas las condiciones financieras de España haya quien dirija aquí los ojos y vengán los capitales concentrados en otras partes á emplearse en la explotación de esta idea, en nuestro concepto fecunda, y se realice el carril ó el tranvía como deseamos, sin entrar ahora en la discusión de pormenores que pueden ensanchar ó reducir su desarrollo.

Ya lo ve el país: hemos de esperar pacientemente, primero que mejoren las condiciones financieras de España, y después que los capitalistas de otras partes fijen en nosotros sus ojos misericordiosos y vengán á «explotar la idea» de nuestra felicidad.

Pero esto no es, afortunadamente, más que la opinión del articulista bisbalense, y nosotros vamos á evidenciar todo lo contrario, partiendo de dos bases que no necesitamos demostrar á las per-

sonas del país, porque de su verdad están todas bien persuadidas: la primera es que nadie pone en duda la utilidad del tranvía, ni nadie, salvo alguno que otro que tema se amengüe su actual negocio personal, deja de desear su realización con vivo anhelo: la segunda que la obra sería productiva y daría un resultado altamente remunerador para los capitales invertidos en llevarla á efecto. Esto último lo reconoce el mismo articulista á quien contestamos, que la califica de fecunda, y otra cosa no podría hacer ningún bisbalense, viendo todos los días la multitud de carruajes que cruzan por aquella villa y en los de mercado ó ferias el aumento casi increíble de los mismos.

Una sola cuestión tenemos, pues, que examinar, la de si hay ó no hay dinero: y en este punto también el mismo articulista nos facilita el camino. En nuestro país no hay grandísimas fortunas en número considerable, pero hay un bienestar general. Esto dice el Sr. R. X., y esto repetimos nosotros, aunque sacando consecuencias diferentes.

La construcción de las grandes líneas de tranvías, como la de los ferro-carriles ordinarios, requiere por su índole, más todavía que por su coste, la concurrencia de muchos capitalistas, relativamente grandes, medianos y chicos, sin que tengamos noticia de ninguno que pertenezca á un solo individuo. Y su explotación tampoco puede ser beneficiosa sino donde existe un bienestar general. Ningún millonario se atrevería á construir de su cuenta exclusiva el tranvía, aunque solo debiese invertir en ello una pequeñísima parte de su capital: y á su vez fuera nulo el tráfico y ruinoso la explotación, si nuestro país contase con algunas docenas de ricachos, y aunque fuese con algunos centenares de ellos, estando el resto del país sumido en la miseria; porque sabido es que valen más muchos pocos que pocos muchos. Este bienestar general es el que ocasiona el inmenso tráfico de nuestra carretera y el que sostendrá principalmente la beneficiosa explotación del tranvía.

Y para salir de dudas, vamos á cuentas.

¿No hay entre todos los pueblos interesados en el tranvía muchos más de una docena de propietarios y de otra docena de capitalistas ó rentistas, que pueden sin grande esfuerzo suscribirse individualmente por 5000 duros ó más, pagados á plazos? Pues con sólo las dos docenas y sin

excederse ninguno de la cuota indicada, tendríamos ya 120.000 duros.

¿No hay en el mismo país otras 24 personas que podrían suscribirse por dos mil duros? ¿No hay 30 que podrían tomar cada uno diez acciones de á 500 pesetas, y 300 personas que tomando de una a nueve y saliendo por término medio á dos suscribiesen otras 600 acciones? Pues las cantidades indicadas ascienden á 258.000 duros, suma más que suficiente para asegurar la más rápida y económica realización de la proyectada mejora sin tomar á préstamo ni quedar debiendo una sola peseta.

¿Se nos tachará todavía de exagerados? Entonces nos permitiremos una observación. ¿La población y la riqueza de la Bisbal no son dobles, y más, que la población y la riqueza de Palamós? Pues bien: En Palamós se abrió la suscripción á las nueve de la noche del 27, y siete de los presentes la encabezaron con la suma, en junto, de 410 acciones, ó sea más de 200.000 pesetas, cerrándose algunos minutos después con un total de 560 acciones, que á las 24 horas habían aumentado hasta 640, sin contar lo que se tiene por cierto que aumentará aun por medio de personas que no habían podido ser invitadas todavía. ¿No es evidente, después de esto, que con solo tomar la Bisbal una parte proporcionalmente igual á Palamós habría necesidad de moderar algo el entusiasmo de entrambos pueblos para que pudiesen tener alguna participación los demás? ¿No es evidente para todos los que están algo versados en estos asuntos que con hacer la Bisbal lo mismo, no proporcional sino numericamente, que Palamós, habría ya con estas dos suscripciones base más sólida, para empezar á funcionar con todo desahogo, que no han tenido grandísima parte de las Sociedades de ferro-carriles existentes? Y sin embargo, ¿es poco lo que podría esperarse todavía de Palafrugell, de Bagur, de Calonge, de Monells, de Corsá, de Fitor y de tantos otros pueblos interesados?

Ahora es ya una verdad indiscutible que EL PAÍS PUEDE, y le conviene, construir por sí mismo el tranvía, teniendo para ello recursos, todas las facilidades y seguridad completa. El proyecto, está aprobado; la adjudicación decretada y á disposición del país, no sólo sin primas sino hasta con notable rebaja de los gastos precisos; la suscripción de acciones alcanza ya una cifra considerable;

y el país puede, por medio de la Junta que designe de entre los mayores accionistas, disponer libremente de su dinero para la construcción y ordenar después la administración. Si desprecia esta ocasión única y estas condiciones inverosímiles; si se deja obcecar por los que al retraerse de contribuir no quieren confesar los motivos personales que a ello les inciten, ni acaso dejar de estorbar que otros lo hagan, aunque hayan de acudir á coincidencias rebuscadas y á indicaciones calumniosas destituidas de todo fundamento, entonces..... entonces el país será bien digno de lástima, y no podrá quejarse de las desgracias que le sobrevengan.

Hoy PUEDE sólo falta saber si QUIERE con bastante decisión ó en generalidad suficiente; y tenga también entendido que las circunstancias de hoy no se repetirán jamás.

Reproducimos con toda claridad, probablemente por última vez, nuestras palabras de días atrás: AHORA Ó NUNCA.

FERRO-CARRILES ECONÓMICOS

SOBRE CARRETERAS.

He aquí la conclusión del art.º 2.º del Sr. Nait, cuya primera mitad transcribimos la semana anterior.

Las máquinas que salen de los talleres de Andrés Kachlin de Mulhonse, así como las del Crensoy para vía de 0.75 y 0.80, perfectas bajo todos conceptos, tampoco dejan nada que desear respecto á la estabilidad.

¿Bajo el punto de vista de la comodidad y del confort, ofrece nuestro material las garantías referidas? Sus coches pueden ser de bancos transversales como en las grandes líneas, pero los viajeros solo van de tres en tres; si se prefiere la disposición á lo largo del coche con bancos laterales, como en los tranvías de las ciudades, la vía de 0.75 no puede prestarse más fácilmente á cualquiera de ambos gustos.

En el ferro-carril de Ocholt á Westersted, cerca de Oldemburgo (Alemania), con una vía de 0.75 los coches son de paso central con bancos laterales.

En efecto, la anchura de 2 veces $\frac{1}{2}$ la de la vía, que puede darse á los coches, es regla generalmente admitida por los ingenieros, y da para vía de 0.75 una anchura de 1 m 875, es decir más de lo necesario para establecer dos bancos laterales y un paso al medio.

El coche de vía de 0.75 que fué expuesto por M. Roanfond, director de la C.ª francesa de construcción

de material para ferro-carriles, en la exposición universal-clase 61, material de vía estrecha (anexo del Trocadero, París) es un ejemplo de la facilidad y del confort que la vía de 0.75 ofrece al transporte de los viajeros.

Todos los sistemas de material articulado inventados hasta la fecha presentan demasiadas imperfecciones para que se adopten. Seguiremos, pues, empleando material rígido hasta experimentos más concluyentes.

La disminución de la anchura de la vía, no tan sólo disminuye el radio de las curvas, pero aún permite disminuir el material y con dimensiones de una explotación más económica.

Afirmamos por experiencia, que sobre la vía de 0.75 de ancho, nuestro material rígido, con 1 m 50 de espacio entre los dos ejes, puede muy fácilmente salvar las curvas de 15 metros de radio y hasta menos.

Los diagramas que se invocan para contestar nuestra afirmación no prueban nada. Los Ingenieros to los saben que los temperamentos apartados al material rígido (conicidas de los calces, juego de la vía y de las placas de los guardias, etc., etc.) facilitan singularmente la circulación por las curvas.

Contestaremos á una última reprobación que se dirige á la vía de 0.75: no ofrece bastante campo para el porvenir.

¿La vía de 0.75 no ofrece realmente bastante campo para el porvenir?

Sin entrar en las consideraciones de densidad de poblaciones, del desarrollo agrícola é industrial de las que usan y abusan los redactores de pomposos programas llamados á atraer el capital, admitamos sin embargo un aumento de tráfico en nuestras líneas, al que nuestra explotación bastará con amplitud.

Sólo tenemos que citar un ejemplo para convencer á los inerédulos y es todavía la línea de Festiniog, que nos lo suministrará; dicha línea, lo repetimos, ni siquiera es de 0.75 sino de 0.60.

Sacamos los números siguientes de un trabajo completo sobre el Festiniog publicado por M. Vignes, Ingeniero.

EJERCICIO 1876.

1.º TRÁFICO.

Número de viajeros transportados durante el año.	173.851
Número de toneladas de mercancías.	178.108

2.º Ingresos totales para 23 kilómetros.

Viajeros.	153.900 pts.
Mercancías varias.	452.225 »
Junto.	606.125 »

3.º Ingreso kilométrico.

Viajeros.	6.691.30
Mercancías y varios.	19.661.90
Total.	26.353.20

Una línea secundaria establecida en las condiciones que adoptamos, tiene un margen considerable á recorrer antes de lograr los resultados que da la línea de Festiniog. Nuestros ferro-carriles responden ampliamente á todas las necesidades del porvenir. Nuestros contradictores pueden, pues, cerciorarse de nuestra afirmación.

Hemos creído deber extendernos sobre la cuestión de la anchura de la vía. Le damos suma importancia porque es para sí misma la causa de los ferro-carriles sobre carreteras, y es ella la que ha de contribuir á su completo éxito.

Tratando de hacer prevalecer los ferro-carriles sobre carreteras, creemos servir al país, porque solo ellos son racionales y posibles sin arruinar el capital.

Nos queda hablar de las condiciones de construcción y de explotación de los ferro-carriles sobre carreteras y de los resultados que pueden obtenerse en las localidades de menor importancia, este tema será materia de otro artículo.

FEDERICO NAIT.

¡DORMIDA!

Dorm, lo meu bé! tot á dormir convida
En eixa arbreda ombril y, amorosida,
La brisa besa lo teu front de neu;
¡Qu' hermosa ets, ay, quan jo te mir' dormida
Y escolto 'l panteixar de lo pit teu!

¡Dorm ab repós! jo 't vetllo aquí á la vora
Boy contemplant ta imatge seductora.
¡Tot es quietut aquí! sols ab anhel
Mon pobre cor batega, perquè anyora
Veurer la llum de aqueixos ulls de cel.

L' alé sutil que fuig per ta boqueta
Al palpitar de lo teu pit, nineta,
Brunzí 'l sento en lo espay vessant amor;
¡Ay! pensa ab mí, tant sols una estoneta,
Y enviam un sospir de 'l fons de 'l cor.

¡Quina quietut! los aucellets, hermosos,
No fan sentir sos cántichs amorosos,
Per no interrompre 'l teu somni de amor,
Y 'l riu no llansa ja, sons armoniosos,
Al relliscar damunt la sorra d' or.

Lo céfir dols ta cabellera oreja
Y de 'l fullatje 'l vert dossé 'ns ombreja
Tancant eix lloch, com si d' amor fos nítu;
Lo rech, qu' entre las hervas anguileja,
Minva per tú llur remoreix festu.

Natura apar que, al contemplarte, vulla
Que 'l vent no mogue ab lo seu buf cap fulla,
Ni enlloch ressona 'l mes petit brugít;
De 'l torrent lo ruixim l' herba no mulla,
Perqué d' hervas y flors veu qu' es ton lit.

¡Quina quietut! lo ventijol no gosa
L' aigua arrugar que llisca remorosa;
Vessan essencia las bonicas flors;
Te arrullan somnis de color de rosa
Y somriuen felissos nostres cors.

Dorm sens recel que arréu la calma impera:
Lo sol vol deturarse en sa carrera
Per llansar pluja d' or sobre 'l teu front;
Te forma cobricel la passionera
Y, al contemplarte, se adormeix lo mon.

¡Quí sab!... potser de amor are comensa
Un bell pervindre á fantasiar ta pensa
Y ous lo cantar de 'ls rossos serafins;
Potsé 't banya de 'l pler la llum intensa
Y miras plens de rosas los camins.

Potser veus angelets que 't fan ofrena
De coronas de flors, mentres destrena
Ton rich cabell sedós lo vent jugant
Y somrius ¡ay! de amor l' ànima plena,
Al recordar que jo t' estich vetllant.

¡Ay! jo pateixo al teu costat, sospiro,
Y 'l cor depressa 'm bat sempre que 't miro
Perqué te vull parlar, pero no 'm sents:
Jamay pots calcular ¡ay! quan deliro,
Per pogué endavinar tos pensaments.

¡No dormis mes! desperta, vida mía,
Avans no 's borre la claror de 'l dia,
Que lo crepuscul veig que avansa y creix;
Desperta, que tot vessa melangia,
Y 't vull parlar de amor are mateix.

¡Mes, ay! que dich; potsé has sentít ma queixa;...
 Ton llavi 's mou;... ton pit ja no panteíxa;...
 ¡Descorre aviat de 'l somni aqueix lo vell
 Obre los ulls poch á poquet y deixa,
 Mirantme en ells, que torni á veure 'l cel.

¡Ah! ja no dorms;... ¡aixís!... cóntam, ma vida,
 Lo somni dols que t' ha arrullat dormida:
 Júram que m' has de amər hasta morir;
 Vina aquí als brassos meus tot desseguida
 Y, are, si vols,..... ¡ja 't pots torná á dormir!

FRANCESCH MARULL.

Palamós, setembre 1884.

EL PRIMER MERIDIANO UNIVERSAL.

En la sesión que el día 14 celebró en Filadelfia la Conferencia para fijar el meridiano único, 21 representantes de otros tantos países de Europa y América votaron por el de Greenwich: los representantes de Francia y del Brasil se abstuvieron de votar: el de la República de Santo Domingo fué el único que votó en contra.

Los votos de los plenipotenciarios de esta Conferencia no ligan á sus Gobiernos; pero es de todos modos un gran paso en favor del meridiano universal la casi unanimidad de los representantes.

Las discusiones han sido largas y empeñadas, pues se trataba de la elección de un meridiano que no hiriese susceptibilidades ni orgullos. Sobre la base de la idea de un «meridiano neutro» fueron discutidos alternativamente como primeros meridianos universales los que pasan por una de las Azores, por el estrecho de Bering y por Jerusalén. Pero todos éstos reunían dos graves inconvenientes: primero, la urgencia de establecer en el punto que se eligiese un observatorio de excepcionales condiciones en cuanto á emplazamiento y dotación; segundo, la necesidad de inutilizar todos los mapas y cartas de marear que hoy existen y de hacerlas nuevas, refiriéndolas al nuevo meridiano.

Por último triunfó la causa del sentido común y de la utilidad sobre las cuestiones de susceptibilidades internacionales, y entablóse la lucha entre el meridiano de Greenwich y el meridiano de París.

Como era de esperar, el meridiano de Greenwich ha triunfado. En efecto, por el meridiano de Greenwich se rigen hoy día barcos que representan una capacidad de 14 millones de toneladas, mientras que los que se rigen por el de París no representan más que 1.735.000 toneladas. Las cartas inglesas son las más universalizadas, tanto por su corrección como porque abarca el imperio británico mayor extensión de costas que otro alguno, y era de capital importancia el que de adoptar uno de los meridianos existentes lo fuera el que en la actualidad estuviese más en uso.

Los representantes de España en la Conferencia tenían encargo de votar el meridiano de Greenwich, y así lo ha declarado nuestro ministro don Juan Valera, al mismo tiempo que en nombre del Gobierno español expresaba la esperanza de que Inglaterra, los Estados Unidos y algunos otros países acordasen en cambio adoptar el sistema métrico-decimal según recomendó la Conferencia de Roma.

El general Strachey, que representaba á Inglaterra, contestó que estaba autorizado para declarar que su Gobierno pedía adherirse á la Convención Métrica, que el sistema métrico estaba ya reconocido por las leyes inglesas, y que los hombres de ciencia de su país le empleaban en sus cálculos é investigaciones: auguró, sin embargo, que los usos populares tardarían en admitirle.

Al discutirse la cuestión de reformas al actual sistema de medir el tiempo, otro representante de España, don Juan Pastorín, se mostró partidario de que la longitud se cuente seguida hacia Occidente y alrededor del mundo hasta los 360 grados en vez de medir 180 grados al Este y otros 180 al Oeste.

La Conferencia nada acordó sobre esta proposición, también mantenida por otros representantes, y que, caso de adoptarse internacionalmente, traería consigo una revolución en nuestros relojes; en lugar de marcar por períodos de doce horas, las agujas tendrían que recorrer en una evolución períodos de veinticuatro horas.

GACETILLA.

Hemos recibido las lista de las composiciones presentadas al certamen que debe celebrar la «Asociación literaria» de Gerona, las cuales, como decíamos en nuestro número anterior, ascienden á 159.

Hay a continuación de la mencionada lista los títulos y lemas de las poesías premiadas, cuyo extracto es el siguiente.

Premio ofrecido por el M. I. Sr. Gobernador civil de la provincia.—Amor, Patria y Fé.

Premio del Exmo. é Ilmo. Sr. Obispo.—El santuario de Nuestra Sra. de las Salinas.

Premio de la Exma. Diputación provincial.—Patria, Fides, Amor.

Premio ofrecido por los Srs. Conde de Casal y Marqués de Aguilar.—El Castillo de Bruñola.

Premio de D. José M.^a Vehí.—Memoria histórica de la invasión de los árabes en esta provincia.

Premio oferta del «Orfeón Gerundense».—La sardana.

Premio de varios particulares.—Dibuixos á la pluma.

Premio de la «Asociación»—El amor es la vida.

Han quedado desierto ó no se han adjudicado diez premios y se han otorgado además seis accesits y cuatro menciones honoríficas.

Ha quedado reducida á tres días la cuarentena que deben sufrir en Port-Bou los pasajeros provenientes de Francia.

Se nos asegura que se han dado las órdenes oportunas para la próxima plantación de acacias ú otros árboles adecuados, en el paseo que une nuestra población con el faro.

Mucho celebraremos resulte cierta la noticia, ya que será un embellecimiento que dotará á nuestra villa de un hermoso paseo á orillas del mar y cuya mejora hará que aumente la concurrencia que acude á sitio tan bello.

Damos las gracias á las personas que atendiendo nuestros repetidos ruegos se han ocupado del asunto.

El pasado domingo por la tarde, mientras estaban dos marineros preparando la cena en una casa contigua al puerto, se les vino abajo la parte del piso donde ellos cocinaban y cayeron en el almacén de la propia casa sin que afortunadamente se causaran daño alguno.

Y con el extraño viaje

Que dentro la casa hicieron,

Se hallaron un susto más

Pero una cena de menos.

La composición *Amar, Patria y Fe*, que ha obtenido en el certamen de Gerona el premio ofrecido por el Sr. Gobernador Civil D. José M.^a Torrecilla, parece ser obra del laureado poeta D. Salvador Carrera.

En varios periódicos leímos con asombro un telegrama de Madrid del 25 que decía: «Algunos consideran que el único medio de obtener inmediatos recursos para remediar la situación de Cuba sería suspender el pago de los intereses y amortización del empréstito del Bancó Colonial.»

No extrañamos la inserción de semejante noticia porque comprendemos demasiado lo que es la última hora de los periódicos, y sobre todo de los diarios; pero ¿no creen nuestros colegas que les convendría tomar disposiciones para que no se les volviesen á remitir telegramas de esta índole?

MOVIMIENTO DE ESTE PUERTO

EN LOS DIAS QUE SE EXPRESAN

BUQUES ENTRADOS.

Octubre 19—De Barcelona laúd «Manuelito» de 19 t. p. José Guri con efectos á D. Domingo López.

DESPACHADOS.

Octubre 20—Para Aguilas balandra «S. José» de 44 t. c. Manuel Cortés en lastre.

22 —Para Barcelona laúd «Ampurdanesa» de 49 t. p. Antonio Fonellet con efectos.

23 —Para Barcelona laúd «Manuelito» de 19 t. p. José Guri con efectos.

REGISTRO CIVIL DE PALAMÓS.

Nota de los fallecidos desde el 21 al 27 de octubre ambos inclusive: José Bager Rovira de 8 días.

Nacidos en igual periodo: varones 4, hembras 0, Total 4.

ÚLTIMA HORA.

El lunes empezó á fructificar la semilla sembrada para el asunto del tranvía. Como decimos en otro lugar, se suscribieron en Palamós, de un golpe, 530 acciones de á 500 pesetas, que en el momento de escribir estas líneas se han elevado ya á 640.

El martes por la tarde empezaron á salir Comisiones para promover la suscripción en algunos de los pueblos inmediatos, regresando con muy buenas esperanzas, sin perjuicio de los resultados inmediatos, que para hechos con tanta precipitación no fueron escasos.

La Bisbal tenía ya una lista de suscritores muy regularcita, y no dudamos que ahora con un nuevo impulso crecerá notablemente.

Como las acciones suscritas no son de agio, y por otra parte estamos persuadidos de que siendo la empresa del país, y en las condiciones y bajo la dirección de las personas que estarán naturalmente indicadas, no costará la obra con todos los gastos anejos 250.000 duros, podemos desear toda duda acerca de la realización, pues hay muchas personas de quienes se sabe positivamente, y otras de quienes se espera con fundamento, que tomarán parte importante en la suscripción.

Y ahora veremos si acaban de convencerse los que creían de buena fe que el país no puede hacer la obra por su propia cuenta.

Los que encabezan la suscripción de Palamós son:

D. Augusto Pagés por 100 acciones;

Cayetano Roger por 60;

Salvador López por 50;

Pedro Angli por 50;

Narciso Marull por 50;

Carlos Paradell por 50;

y D. Martín Roger por 50.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA DE PALAMÓS.

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

FECHA.			Baro- metro cor- regido.	Ter- mó- me- tro.	Viento.		de 10 partes cubit.o	CIELO.	Már		Pluvió- metro.	OBSERVACIONES	
Mes.	Día	Hora.			direcn.	f.0á 10		Clase de nubes.	direcn.	f.0á 10			
Octubre.	19	8	76.80	16		0	5	n-k		0			
		12	76.78	17	SO	1	5	n-k	SO	1			
	20	4	76.78	17	SO	1	5	n-k	SO	1			
		8	76.97	17			5	c-n		0			
	21	12	76.94	17	NE	1	3	c-k	E	1			
		4	76.90	17	NE	1	3	k-s	E	1			
	22	8	76.77	17	NE	1	8	c-n	E	1			
		12	76.67	18	NE	1	5	k	E	1			
	23	4	76.80	18	NE	1	5	k-s	E	1			
		8	76.44	17	NE	3	8	c-n	NE	2			
	24	12	76.36	18	NE	3	5	c-n	NE	2			
		4	76.27	18	NE	3	5	c-n	NE	2			
	25	8	76.39	17			0	0	E	1			
		12	76.32	18	SE	1	3	k	E	2			
	26	4	76.19	18	S	1	3	k	E	2			
		8	75.80	18			0	3	k	E	1		
	27	12	75.72	18	SE	1	5	n-k	SE	2			
		4	75.68	18	SE	1	5	n-k	SE	2			
	28	8	76.15	17			0	0		SE	1		
		12	76.19	18	NE	1	5	c-k	E	2			
	29	4	76.28	18	NE	3	8	c-k	E	2			

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

COMPANIA GENERAL DE SEGUROS SOBRE LA VIDA.

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

CAPITAL DE GARANTÍA: 10.000.000 DE PESETAS.

Las operaciones a 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 socio, 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 á favor de una ó más personas, que empiezan á 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 á su esposa ó hijos, ó á cualquiera, solo deberá entregar á la Compañía 124 pesetas y media cada año mientras viva. Hace poco que el Banco pagó 2.000 duros á la viuda de un socio, del cual no había recibido sino 66 duros por la primera anualidad.

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

Si un hijo de 30 años quiere amparar á 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 á la Compañía cada año 42 pesetas y 52 céntimos.

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

PASTILLAS VERMIFUGAS.

del DOCTOR DURAN.

Contra las lombrices. (CUCHS.)

Más de 30 años de éxito siempre satisfactorio, prueban la eficacia de este medicamento heroico. Obran solo localmente 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 N. Dr. DURAN

RECONSTITUYENTE

para los frutales y la viña.

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

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

Para informes detallados dirigirse a 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.

IMPRENTA 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 Perfumerias.

DEPÓSITO

Sres. Ferrer y Comp.—BARCELONA.

FARMACIA Y LABORATORIO

DEL

DOCTOR FERRER.

PLAZA DEL ANGEL.—BARCELONA.

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

Asma, Bronquitis y mal 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.—CUMIN CRISTALIZADO.—VINO AMBROSIA.