

# Semanario de Palamós.

Periódico ilustrado.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

España, trimestre . . . 1'50 pesetas  
Extranjero . . . . . 2'50 »  
Anuncios y comunicados á precios  
convencionales.

SE PUBLICA LOS JUEVES.

ADMINISTRACIÓN y REDACCIÓN  
Calle de la Marina, n.º 13.

AÑO V. ||

PALAMÓS 20 DE ENERO DE 1887.

|| NÚM. 173.

## LA PRENSA

### y el tranvía del Bajo Ampurdán.

Podríase haber creído que sólo cegados por el amor al suelo que nos vió nacer habíamos encontrado grandiosa y pausable la idea de construir la vía férrea próxima á inaugurarse, magnífica su construcción, y excelentes los resultados obtenidos en las pruebas. Pero hay ya que apartar esta idea de nuestra mente en vista de las relaciones que sobre el tranvía de Flassá á Palamós publican la generalidad de nuestros colegas, de quienes ni el regionalismo, ni la amistad, ni el interés pueden ser consejeros en este asunto.

Apenas, obtenida la concesión del hoy acabado tranvía, se trató de llevarla á efecto, previendo el beneficio que de su realización podría reportar esta comarca no titubeamos en patrocinar la idea, y este pensamiento nos hizo sostener una ya olvidada polémica con un colega empeñado á la sazón en librar una ruidosa campaña contra tan útil y provechoso pensamiento. Sin embargo fué aquella la única nota discordante, salvo raros é inofensivos chispazos, y la prensa de la provincia unánime, secundada por otros dignos periódicos concedores del estado y

necesidades de la comarca, no sólo aplaudió el pensamiento sino que lo encontró factible, provechoso y realizable.

Hoy esta misma prensa, representante de todas las clases y pueblos por lo mismo que es de todos matices, publica relaciones más ó menos extensas de los resultados obtenidos en las pruebas oficiales practicadas, y en la mayoría de nuestros compañeros vemos reflejarse la satisfacción con que han visto que esta comarca, con un esfuerzo que en proporción de sus condiciones ha sido titánico, haya sabido ponerse á la altura de las necesidades de la época.

Y para que vean nuestros lectores la verdad de nuestro aserto, á continuación reproducimos con el mayor gusto y como á muestra un artículo de nuestro compañero *El Eco Bañolense* cuyo título es:

### EL TRANVÍA DEL BAJO AMPURDAN.

«Mejor que el título que encabeza estas líneas, debiéramos poner el *Tranvía de Palamós* pues á los titánicos esfuerzos de esta villa se debe la patente muestra de la civilización moderna. Traspasada la concesión del Tranvía á vapor de Flassá á Palamós por su concesionario D. Augusto Pagés, á la Sociedad «Tranvía del Bajo Ampurdán» y nombrado dicho señor

Director Gerente de dicha Sociedad, se ha llevado á feliz término la idea por él concebida, venciendo cuantos obstáculos se han presentado, aunque algunos, por no decir muchos, no hayan sido de poca monta.

Todas las ideas de progreso en el orden moral y material encuentran dificultades en el terreno de la práctica: no es de extrañar pues que la Sociedad concesionaria haya tenido que salvar escollos de importancia en su laboriosa tarea, necesitando de gran tacto para alcanzar un fin satisfactorio.

La vía se ha construído apesar de todo, y en breve la comarca se utilizará de sus beneficiosas condiciones. Esto viene á probar una vez más, que un pueblo compacto y unido, que comprende sus intereses, puede si quiere, alcanzar un fin por difícil, por irrealizable que á primera vista parezca.

Agradablemente impresionados por las condiciones de esta vía férrea, tal vez parezcan á nuestros lectores apasionadas las ideas que respecto al asunto exponemos; procuraremos empero concretarnos en lo posible á la sencillez más estricta.

En Palamós parte la vía de la misma orilla del mar, donde está construída la estación; sigue por la carretera de Gerona á Palamós hasta el apeadero de Montrás, donde utiliza el ramal de camino municipal que conduce á Palafrugell en cuyo pueblo y parte extrema, ha construído la Compañía un apeadero: de este punto, por un camino propio, va al ramal de camino municipal de acceso al citado pueblo, cuyo camino sigue hasta empalmar de nuevo con la carretera, continuando por ella hasta llegar al desvío de Torrent cuya longitud es de unos tres kilómetros: en este ramal, verdaderamente importante, se han construído varias obras de fábrica y un edificio para el apeadero: terminado este tramo, ingresa de nuevo la vía en la carretera continuando por ella hasta La Bisbal, donde existe otro edificio en el apeadero. Des-

pués de esta población se encuentra el desvío para el cruce del paso del Risech. En este punto se ha construído la obra más importante de la línea.

Se atraviesa el cauce con un puente de madera de veintiséis tramos de seis metros de luz cada uno. La obra tiene en conjunto un bonito aspecto y á su probada solidez une el buen gusto de construcción.

No haremos su descripción de largueros, sopandas y jabalcones para no cansar á nuestros lectores con un tecnicismo exagerado.

Explotando la carretera, sigue luego la vía hasta Flassá en cuyo punto ha construído una estación inmediata á la del ferrocarril de Tarragona á Francia.

Las locomotoras adquiridas por la Sociedad concesionaria así como los coches y wagoes, proceden de la casa Carels freres, de Bélgica: las primeras son de quince toneladas de peso y por las multiplicadas pruebas que se han verificado cumplen con exceso el cometido á que se las destina: los dos tercios inferiores están cubiertos por un bastidor de hierro que resguarda los mecanismos del polvo de la vía: la tracción es suave y uniforme y la marcha puede ser muy rápida: están provistas de freno cuya acción puede casi decirse que es instantánea: todo el mecanismo funciona con una precisión matemática.

Los coches destinados á viajeros, son espaciosos y tienen un lujo y confort esquisitos: sus plataformas de los extremos están adornadas con barandillas de hierro que á la ligereza unen la resistencia y el buen gusto del dibujo.

El entusiasmo que palpablemente hemos visto en la comarca, es justificado: la población que contando tan sólo con sus propios medios, llega á realizar una obra de esta naturaleza, puede y debe estar orgullosa de sí misma.

En la pasada semana el Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia, D. Gabriel March, acompañado del Ingeniero encargado de

la inspección de las obras D. Rafael Coderch y del personal subalterno del cuerpo y en presencia del Ingeniero de la Compañía D. Carlos Cardenal y del Presidente señor Roger, Director Gerente señor Pagés, y varios otros señores del Consejo de Administración, se verificaron las pruebas del material y de resistencia de las obras de fábrica, con satisfactorio éxito.

Creemos, pues, con fundamento, que inmediatamente se verificará la explotación pública de la vía.

No nos resignamos á terminar estas cortas líneas trazadas á vuela pluma, sin enviar nuestra modesta enhorabuena á los señores del Consejo de la Compañía y á su Director Gerente y al Ingeniero Jefe é Ingeniero encargado de la Inspección por el feliz término de las obras.

El mundo marcha; y por esto aplaudimos con toda nuestra alma y vemos con gusto el paso que se adelanta en el camino del progreso.»

*P. Rodríguez Caixás.*

13 Enero 1887.

## EL ALCAZAR DE TOLEDO.

Para todos los que hayan visitado la ciudad imperial, antigua corte de España, el incendio de su alcázar famoso, que produciendo una destrucción completa tuvo lugar hace pocos días, constituye una verdadera desgracia, considerado el hecho bajo el punto de vista de la arqueología, ó bajo el prisma de la historia.

Toledo es la ciudad de los recuerdos. Árabe es aun su aspecto, árabes son todavía algunos nombres de sus calles, y el viajero que llega á sus puertas cree que tendrá que esperar á que bajen el puente levadizo para franquear el puente que existe á la entrada.

El alcázar está emplazado en la parte más elevada de Toledo. Allí hubo fortificaciones romanas, que fueron conservadas por los godos, aumentadas por los árabes y restauradas y engrandecidas por todos los reyes que desde Alfonso VI ciñeron la corona de Castilla.

Aquellos hicieron del actual alcázar una fortaleza; Fernando III y Alfonso X hicieron de él un palacio, notablemente enriquecido en tiempo de D. Juan II y de los Reyes Católicos, y convertido en magnífico por Carlos I y Felipe II.

La maldición de algún califa, quizá de Hixen, el hijo de Zobeya, habrá caído como peso abrumador sobre sus ciclópeas murallas, puesto que ya han ocurrido varios siniestros en aquel histórico edificio, pareciendo que, nuevo templo de Salomón, el destino se empeña en que de él no quede piedra sobre piedra.

En 1710 las tropas del archiduque Carlos lo incendiaron, quedando casi destruido, pero el cardenal Lorenzana lo mandó restaurar.

En 1810 fué otra vez presa de las llamas el histórico edificio, por un acto de vandálico despecho cometido por los franceses al emprender la retirada.

Recientemente han estallado varios incendios de escasa importancia, habiendo sido restaurado y habilitado para Academia militar, á costa de inmensos sacrificios.

El plano del alcázar es un cuadrado, cuyos lados no son menores de 200 pies. En cada ángulo tienen una gran torre, mucho más alta que el lienzo de muralla que las une.

Todo el edificio es de piedra labrada generalmente, aunque también aparece empleada en fuerte mampostería. Los entrepaños de la fachada meridional, la caja de la escalera principal y la capilla son de finísimo ladrillo raspado, y los suelos de los pisos altos que no tenían bóveda están sostenidos por gruesos barrotes de hierro.

Cada fachada es distinta de las demás y de época diferente. La del Norte, que es la principal, es bellísima y de mucho gusto, y fué construída en 1551 bajo la dirección del famoso arquitecto Alonso de Covarrubias. La del Mediodía lo fué en 1584 bajo la dirección de Juan de Herrera. La de Occidente es más antigua, creyéndose que data del siglo XV, pero la más antigua de todas es la oriental, construída en tiempos de Alfonso el Sabio.

Una de las cosas más notables del Alcázar es la grandiosa escalera trazada por Covarrubias y Herrera y ejecutada por Villalpando, Gaspar de Vegez y Jerónimo Gili.

Ardua en extremo sería la tarea de describir las mil y mil preciosidades del Alcázar toledano; así, pues, aquí hacemos punto, lamentando con todo nuestro co-

razón de españoles el siniestro de que ha sido víctima aquella joya de nuestra historia.

## UN ACTO DE SALVAJISMO.

A la potencia de los frenos y á la vigilancia del maquinista se debe que el lunes último no ocurriera una desgracia á los trabajadores de la empresa que regresaban con un tren del tranvía de las operaciones de recomposición de la línea.

Una mano criminal había colocado en el centro de la vía, en el trayecto desde el puente de la riera de Montrás al ramal de Palafrugell, una piedra de más de dos quintales de peso. Cuando el tren se hallaba solamente á unos 4 metros de distancia lo notó el maquinista y parando la marcha y apretando los frenos logró que lo que podía ser un choque fuera sólo una fuerte sacudida.

Del celo de las Autoridades judiciales y del cuerpo de la Guardia civil nos prometemos ver descubiertos á los bárbaros autores del atentado, pues la Compañía ha dado parte de lo ocurrido y es de creer se habrá empezado la correspondiente sumaria.

La *Ley sobre policía de ferrocarriles* impone severas penas á los que atentan contra la seguridad y conservación de los mismos, como es de ver por los artículos de ella que á continuación reproducimos, por sí el autor ó autores se creyeron hacer una *gracia* ó *inocentada* corregible únicamente por una multa.

«Art. 16. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento; será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio.

Art. 17. En los casos de causarse la destrucción ó descomposición en rebelión ó sedición, si no apareciesen los autores del delito incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedición ó rebelión.

Art. 18. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar y por los de rebelión y sedición.

Art. 19. En la concurrencia de dos ó más penas, los jueces y tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

Art. 20. A los que amenacen con la perpetración de

un delito de los comprendidos en los artículos 16 y 17, se les castigará con las penas prescritas en el art. 507 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo, y cuando esté señalado el grado máximo la inmediatamente superior en su grado mínimo.»

Ténganlo, pues, entendido los *aficionados*.

## GACETILLA.

El justamente celebrado y acreditado fotógrafo de Gerona Sr. Amís Unal permanecerá algunos días en esta población con motivo de la próxima inauguración del tranvía, durante los cuales ofrece sus servicios al público de esta villa. Para más detalles véase el anuncio.

\* \*

La agradable temperatura que disfrutamos el lunes y lo apacible del día atrajeron gran concurrencia de forasteros á la feria que, como todos los años, tuvo lugar en dicho día, festividad de San Antonio abad.

Mucho contribuyó también el deseo, por parte de aquellos, de ver el tranvía, así es que á la salida del tren de las 11 y 23 minutos de la mañana la carretera se hallaba invadida por una apiñada multitud que contemplaba el magestuoso y rápido andar de la locomotora.

\* \*

Agradecemos á D. Pedro de Palol la amabilidad que ha tenido de regalarnos un ejemplar del tomito que acaba de publicar, conteniendo las poesías que le fueron premiadas en el último certamen de la Asociación literaria de Gerona.

Contiene las sentidas poesías catalanas siguientes: *Goigs á Sant Narcis*, *Als fills del art*, *L' Ampurdà*, *La Brev*, *La teva cadira é Idili*, todas ellas llenas de inspiración.

Lo recomendamos á nuestros lectores.

\* \*

El movimiento de este puerto durante el año último de 1886 ha sido el siguiente.

BUQUES ENTADOS: Nacionales de vela 171; idem de vapor 93.—Extranjeros de vela 14; idem de vapor 1.—Total 279 embarcaciones con 112,356 toneladas y 3,575 tripulantes.

BUQUES SALIDOS: Nacionales de vela 172; idem de

vapor 93.—Extranjeros de vela 14; idem de vapor 1.—Total 280 naves con 112,304 toneladas y 3568 tripulantes.

Si comparamos el movimiento total ó sean 559 buques con el número de entrados y salidos en los dos años anteriores tendremos que el actual ha superado á 1884 en 17 y á 1885 en 96.

El señor Marqués de Valcarlos, agregado á la Embajada de España en París, y el señor Marqués de Güell, hijos del difunto D. José Güell y Renté y de la infanta doña Josefa, instaron causa por difamación cometida en un artículo publicado en la revista *Les Matinées Espagnoles*, de que resultó ser autora la señora de Rute, antiguamente princesa Ratazzi, la cual fué condenada por la Sala 10.<sup>a</sup> del Tribunal correccional del Sena (París) á quince días de prisión y 200 francos de multa.

La señora de Rute ha interpuesto apelación.

La revista agrícola *L' Art del Pagés*, que se publicaba cada diez días en Barcelona, ha pasado á ser semanal desde 1.<sup>o</sup> de este año.

El número de tarjetas de felicitación que con motivo de la salida y entrada de año han circulado por la Administración principal de Correos de Barcelona, asciende á ciento noventa y cuatro mil cuatrocientas setenta y seis, en la forma siguiente:

Depositadas en los buzones con destino al interior, 114,000.—Recibidas del extranjero, 21,900.—Recibidas de provincias, 10,571.—Expedidas con destino al extranjero, 36,011.—Expendidas á provincias, 11,500.—Detenidas por insuficiente franqueo, 470.—Desconocidas por los carteros, 18.

El importe del franqueo de las mencionadas tarjetas es el de 7,557,81 pesetas, habiendo sido distribuidas por los carteros de la población, en el transcurso de cuatro días, 46,471 de estas, á más de otras distintas clases de correspondencia.

Con objeto de gestionar la rápida concesión para poder abrir al público el servicio del tranvía de Flassá á ésta, salió para Madrid la semana pasada don Martín Roger vocal del Consejo de administración del mismo.

Parece que las fiestas con que celebrará esta población la inauguración del tranvía serán muy animadas. No hemos podido publicar el programa de los festejos en el presente número por no tenerlo terminado la comisión organizadora según se nos ha manifestado.

Según anuncio que publica el *Boletín Oficial* de la provincia se han de proveer por concurso de traslado la ayudantía de la escuela de niños de San Felú de Guixols y la maestría de la elemental de niñas de Palafrugell, dotadas respectivamente con 800 y 1,100 pesetas anuales, además de cuyo sueldo disfrutarán los profesores de casa y retribuciones.

El año de 1866 habrá sido, hasta ahora, el de mayor importación de vinos en Francia. Durante los once meses que terminaron en 30 de noviembre se han importado en dicho país 9.423,359 hectolitros de vino común, y 148,819 idem de vinos generosos, formando un total de 9.572,178 hectolitros.—De esta cantidad han correspondido á España 5.232,846 hectolitros, y á otros países 4.339,332 idem.

Desde luego puede asegurarse que la importación total del año no bajará de 10 y medio millones de hectolitros.

A pesar de tan cuantiosa importación de vinos en Francia, no es probable que las procedencias de España lleguen á las cifras que alcanzaron en los años de 1882 y 1883. En cambio las de Italia, Portugal y otros países habrán más que triplicado en este tiempo, elevándose de 1.370,000 á 4.600,000 hectolitros.

Según datos oficiales, á principios de 1886 contaba España 1,810 buques mercantes mayores de 50 toneladas, con un total de éstas de 454,846. Los citados buques eran 1,379 de vela y 431 vapores.

Diez años atrás, la agencia *Veritas* acusaba 3,145 buques con 733,570 toneladas. De estas datos resulta una baja de 1,275 buques y 278,724 toneladas.

La *Gaceta* ha publicado la nueva ley de fuerzas navales, en la cual se consigna el presupuesto que ha de emplearse en la construcción de la nueva escuadra.

La escuadra que ha de construirse constará de 11 cruceros de acero con velocidad de 21 millas con tiro forzado y 19 con tiro natural; seis cruceros torpederos

de segunda clase con artillería de 16 á 18 centímetros el centro y velocidad natural de 21 millas y 23 con tiro forzado; cuatro cruceros torpederos de segunda clase con artillería de 14 á 16 y velocidad máxima de 18 á 21 millas; noventa y seis torpederos de primera clase, de 1,500 ó más millas de radio de acción y 24 ó más de velocidad máxima; cuarenta y dos torpederos de segunda clase, de 60 á 70 toneladas y un transporte de 3,000 toneladas preparado como arsenal flotante.

Todos estos buques son para servicios de guerra.

Para servicios especiales se construirán: 12 cañoneros torpederos de acero con velocidad de 16 á 18 millas; 16 cañoneros de acero de 200 á 250 toneladas y velocidad de 14 á 16 millas, y 20 lanchas de vapor de acero, sistema salvavidas, de 30 á 35 toneladas y 12 á 14 millas de marcha, máquina de triple expansión, tres compartimentos estancos.

El total del costo de éstos y de los anteriores buques, asciende á 189.900,000 pesetas.

Los buques que se hallan en construcción son:

Acorazado «Pelayo», crucero «Reina Regente», cruceros torpederos «Cuba» y «Luzón», idem «Destructor»; cuatro torpederos de primera clase, «Alfonso XII», «Reina Cristina», «Reina Mercedes», «Conde de Venadito», «Infanta Isabel», «D. Juan de Austria», «Isabel II», «Colón» y «Ulloa».

La cantidad que se necesita para terminarlos, asciende á pesetas 22.600,000.

Para fomento de los arsenales y adquisición de defensas submarinas se consignan pesetas 12.500,000.

En resumen: la escuadra de primera clase se compondrá de un acorazado, doce cruceros de primera clase, trece de segunda, cien torpederos de primera clase, cincuenta de segunda, un transporte arsenal, treinta y dos cañoneros torpederos y veinte lanchas de vapor.

La escuadra de segunda clase hoy existente, se compone de dos acorazados (la «Vitoria» y la «Numancia»); seis cruceros de primera clase, que son: el «Aragón», la «Navarra», «Castilla», «Alfonso XII», «Reina Cristina» y «Reina Mercedes»; 16 buques de segunda y tercera clase, y 37 buques menores.

Se ha publicado el cartel convocando á los poetas y escritores catalanes que quieran tomar parte en el certamen de los *Jochs Florals de Barcelona* en el vigésimo noveno año de su restauración.

La repartición de premios tendrá lugar en aquella

ciudad el domingo día 1.º de mayo próximo. Todas las composiciones, que podrán ser escritas en catalán, valenciano, mallorquín ó en cualquiera de los dialectos del sud de Francia, deberán ser entregadas antes del 1.º de abril en la Secretaría del Consistorio (Aragón 317, 1.º). Puede optarse á 3 premios ordinarios y 9 extraordinarios pudiendo otorgar el Jurado los accésits y menciones honoríficas que crea merecidos.

\* \*

*Observaciones metereológicas del último setenario.*

El barómetro osciló entre 765 y 750 milímetros y el termómetro entre 8.º y 9.º

Los vientos del Norte y Sudoeste, flojos, y la mar llana ó muy poco movida con dirección y fuerza correspondiente al viento.

El cielo, claro al empezar el septenario, es á su final cubierto ó muy acelajado, y llovizna.

## REMITIDO.

Sr. Director del SEMANARIO DE PALAMÓS.

Palafrugell 16 de enero de 1887.

Muy Sr. mio: Habiéndome visto aludida en un Remitido fechado en La Bisbal el 31 diciembre de 1886 inserto en el periódico de su digna dirección, espero de la amabilidad de Vd. que se servirá insertar en el mismo el presente para aclarar un párrafo que los Sres. remitentes expresan con cierta vaguedad; y que por lo tanto podría dar lugar á injustas apreciaciones.

En el próximo pasado noviembre fui invitada á los exámenes que celebró la Sta. Juanola, maestra de una de las escuelas públicas de La Bisbal, á los cuales tuve el gusto de asistir acompañada de algunas discipulitas mías. Al terminar el acto, que fué muy lucido, pronuncié un modesto discurso, como modesto es siempre todo producto de la modesta inteligencia de la mujer; y considerando las críticas circunstancias que está atravesando hoy día la Enseñanza atacada por una plaga mil veces más funesta que la que ha destruido nuestros viñedos, creí oportuno hacer resaltar la necesidad de desarrollar en las jóvenes el sentimiento religioso; ya que la mujer, desde que Cristo santificó el Matrimonio, está destinada á mantener el fuego sagrado de la Religión en el santuario del hogar.

Después de varias razones y ejemplos en comprobación de lo expuesto, dirigiéndome á las dignas autoridades, les supliqué que fuesen con respeto á la Enseñanza el eco de la voluntad del Sér Supremo del cual eran representantes; que no se dejasen alucinar por esos espíritus exaltados que divagan de población en población; pues si ellos se educaron en la Fé, tarde ó temprano volverían á ella; pero que sería irremediable el daño ocasionado á las tiernas plantecitas que habrían caído bajo

su segur. A los padres de familia los felicité por su buen acierto en la elección de profesora para sus hijas, manifestándoles que ella había honrado mi establecimiento por su talento y constante aplicación, como lo probó un día en glorioso palenque.

Estas últimas palabras, Sr. Director, tan justamente pronunciadas, fueron recojidas y mal interpretadas por una joven maestra, que estaba allí presente; lo que, según se dice, la obligó á decir algo pocos días después en el mismo local al finalizar sus exámenes. Ese algo los señores remitentes no lo especifican; pero ya que era promovido, como dicen, por palabras que ella creyó ofensivas.....

Ahora bien, desde el momento que hubo individuos de la Junta Local que oyeron estas palabras ¿porqué á lo menos por amor á la verdad no las espresan en el Remitido?

El silencio á veces ocasiona mucho daño; y en el caso que nos ocupa, podría hacerme representar un papel ridículo ante las personas sensatas.

Creo, Sr. Director, que con estas aclaraciones podrá juzgarse el hecho con rectitud; y suplicándole á Vd. medispense tanta molestia, me repito de Vd. A. S. Q. B. S. M.

Maria Jofra de Jordi.

**BUQUES ENTRADOS EN ESTE PUERTO.**

Enero.—12 De Sevilla y escalas vapor *Cámara* de 910 t. c. Federico Molins con corcho á Ribera.—14 De Barcelona balandra *S. Vicente* de 17 t. p. Francisco Lurquin en lastre.—16 De Bilbao y escalas vapor *Cabo de Palos* de 1270 t. c. Manuel de Zarraga con corcho á Matas.

**DESPACHADOS.**

Enero.—12 Para Marsella vapor *Cámara* c. Federico Molins con efectos.—16 Para Cete vapor *Cabo de Palos* c. Manuel de Zarraga con id.—17 Para Barcelona laúd *Ampurdanesa* p. Antonio Fonallet con id.

**REGISTRO CIVIL DE PALAMÓS.**

Nota de los fallecidos en el último setenario.

Ninguno.

Nacidos en igual periodo.

Varones 1. Hembras 0. Total 1.

Palamós: Imprenta del Semanario, Marina, 13.

**ANUNCIOS.**

**Fotografía de Amis Unal  
GERONA.**

Las personas de esta población que deseen retratarse pueden hacerlo aprovechando mi estancia en esta villa.

Razón calle de la Allada, 8.—PALAMÓS.

Fotografías de todos tamaños.—Ejecución inmejorable.

**BANCO VITALICIO  
DE CATALUNA.**

COMPANÍA GENERAL DE SEGUROS SOBRE LA VIDA.

Capital de fundación por medio de acciones nominativas.

**10.000,000 DE PESETAS.**

Las pólizas en el último trimestre de 1885 y publicadas detalladamente en el Boletín de la Sociedad de 15 enero próximo pasado, fueron en número de 402, alcanzando la última el número 3.878.

Después de la fecha de 31 diciembre, se han registrado otras muchas en proporción ascendente.

Los capitales de los riesgos en curso ascienden á más de

**16.000.000 DE PESETAS.**

La compañía ha efectuado recientemente varios pagos por siniestros ocurridos, entre los cuales citaremos los siguientes:

Ptas. 10.000 satisfechas á la hija de D. Evaristo Bergasse, de Barcelona.  
 » 20.000 » á la viuda de D. Pablo Gabriel Casanovas de Tarragona.  
 » 5.000 » á la viuda de D. Juan Garcia Bertri, de la Cenia, provincia de Tarragona.  
 » 3.000 » á la viuda de D. Antonio Clara, de Calonge, provincia de Gerona.  
 » 10.000 » á la viuda de don Francisco Carvajal, de Barcelona.

Dirección calle Ancha, nº 64.

**IMPRESA DEL SEMANARIO.**

CALLE DE LA MARINA 13.—PALAMÓS.

En este nuevo Establecimiento se hacen toda clase de impresiones.

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

PRECIOS ECONOMICOS.

**EN VENTA.**

Lo está el mobiliario de una tienda de la calle de Caballers en Palafrugell, compuesta de los armarios mostradores y aparadores todo en muy buen estado.

Para más pormenores dirigirse á D. Narciso Filoía de aquella villa.

**A los Sres. Viticultores  
y al público en general.**

CRIADERO de árboles frutales de todas clases: árboles y arbustos de hoja caudca y de hoja perenne para paseos y jardines, arbustillos de flor, etc., etc.

**CEPAS AMERICANAS.**

Las hay de majuelos y de barbados como son: Riparia, Noah, Coningham, Elvira, Cordifolia, Spornong, etc.

Para los pedidos, dirigirse á CARLOS MÓN, horticultor. INSTITUTO DE FIGUERAS, bajo huerta.

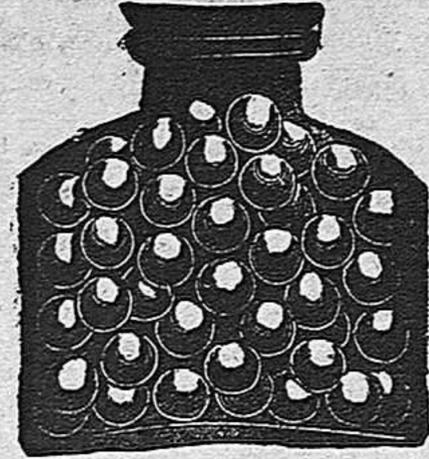
**CATALINA TEXIDOR.****MATRONA DE PARTOS**

(ocupándose además en el tratamiento de las enfermedades especiales de la mujer)

Ha fijado definitivamente su residencia en ésta y ofrece sus servicios á esta población y vecinas.

**PILDORAS**

AZUCARADAS

**DE BRISTOL**

Regulan todos los desarreglos biliosos curan con certeza todas las enfermedades de

**EL ESTÓMAGO,**  
Y

**EL HIGADO,**

y son extremadamente fáciles de tomarse, por razón de su gusto y aspecto agradables. No contienen mercurio ni sustancia mineral alguna.

Pruébense, y recuépense con ellas la salud perdida.

De venta en todas las Boticas y Droguerías.

Depósito en Barcelona: Sres. Vicente Ferrer y Compañía.

FARMACIA Y LABORATORIO.

**DEL DR. 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 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. — Catarrhos.*

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

**CLOROSIS, ANEMIA. — DEBILIDAD EN GENERAL.**

Su estinción 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 ÉFERVECENTE PERFCCIONADA.**

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

**CITRATO DE MAGNESIA  
GRANULADO Y ÉFERVECENTE.**

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, y en su Sucursal, calle de la Princesa, num. 1. (Pasaje de las Columnas.)