CRÓNICA MATARONESA.

Podio de intereses locales, agricultura, industria, comercio, literatura y artes.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Mataró y Barcelona	4 rs. al mes
En los demás puntos de España	13 rs. trimestre.
Ultramar.	70 rs. al año.
Se paga por anticipado.	
Números sueltos.	1 real y medio.

Redaccion y administracion, Riera, 48.

Los anuncios se insertarán á 16 mrs. línea á los suscritores, y 32 á los no suscritos.
A los suscritores se les insertarán, gratis tres líneas mensuales. No se devuelven los originales, pero se inutilizarán.
Las suscripciones comienzan siempre en 1.º de mes.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Mataró, Imprenta de Abadal. Barcelona, Sauri, calle Ancha. Manero Rambla de Santa Mónica. Vives, plaza de Santa Ana. Lopcz Vernagosi calle Ancha, Rambla del centro, y Centro de obras de Cataluña Platería, Habma. D. Andrés Graupera, librería nacional y extranjera, calle del Obispo.

Correos en Mataró.

Entradas.

De Barcelona á las 7 m. 1½ tarde. Para Barcelona 8¼ m. y 2¼ tard.
De Gerona á las 8¼ m. y 2¼ tarde. Para Gerona 7 m. Id. 1 ½ tarde.

NOTA. En los buzones se recogen las cartas una hora antes de la salida de los correos.

Salidas.

De Madrid 4 y media t. y 9 n. Para Madrid 6 y 12 m.
De Manresa, Solsona, Berga y Cardona 9 m. Para Manresa, Solsona, Berga y Cardona 4 y media tarde.

De Valencia 10 y media m. 9 n. Para Valencia 6 m. 4 t.
De Tarragona 9 noche. Para Tarragona 12 y media t.
De Gerona y extranjero. 4 t. Para Gerona y extranjero 12 ½ t.
De Gerona. 7 t. Para Gerona 6 m.
De Igualada 9 y media m. Para Igualada 6 y media m.
De Granollers, Vich, Moyá y Caldes de Mombuy 8 m. Para Granollers, Vich, Moyá y Caldes de Mombuy 6 y media.

NOTA. La correspondencia para Andalucía, Murcia, Albacete y Ciudad Real se dirige por Valencia.

Ferro-carril de Barcelona á Gerona.

Entradas.

De Barcelona á las 7 h. 10,20 mañana. Para Barcelona 6¼ h. 8,50 mañana, Id. 1,32, 4, 2, 7,5 h. tarde. Id. 12,24 h. 2,43 6,24 h. tarde.
De Empalme. 8,45 h. mañ. 2,38 tard. Para Empalme. 7,7 h. mañ. 1,55 tarde.
De Arenís. 6,20 m. 12, 19 6,19 tarde. Para Arenís. 10,30 m. 4,6 7,9 tarde.

Salidas.

De Barcelona á 6,30, 8,30 mañana. 1, 5, h. tarde.
De Gerona, 6 h, 12 mañana.

Línea de Granollers.

De Barcelona á 6,30, 8,30 mañana. 1, 5, h. tarde.
De Gerona, 6 h, 12 mañana.

De Barcelona á Tarragona.

De Barcelona á Tarragona 6 h mañana. 1,30 tarde.
Id. á Martorell 6 h. 8,30b. 12 mañana. 2,30 h. 6 tarde.
Id. á Vilafranca 5 h. 12 mañana. 1,30 h. 4,30 tarde.

De Barcelona á Zaragoza.

De Barcelona á Zaragoza 7,30 mañana. De Barcelona á Lérida 12,35 tarde.
Id. á Manresa 4,45 tarde.—De Barcelona á Tarrasa. 7,5 h. tarde.

FERRO-CARRILES.

ESPERANZAS FRUSTRADAS.

Con el artículo anterior creimos dar por terminadas nuestras indicaciones sobre ferro-carriles, pero La Epoca, periódico de la corte, nos revela noticias tan importantes acerca del dictamen aprobado por la comision que ha de informar al Gobierno sobre los auxilios que el Estado puede ofrecer á los caminos de hierro, que no podemos dejar de decir cuatro palabras mas sobre un asunto que con razon es objeto de espectacion, y de impaciencia para muchos.—Aprobadas, dice, las bases sobre las cuales ha de redactarse el dictamen que elevará al Gobierno de S. M., el acuerdo fué unanime sobre los puntos culminantes de esta importantísima cuestion.

La comision, aunque con sentimiento, parece asienta por regla general que dada la situacion actual del tesoro, y el resumen de los presupuestos, que ni aun con nuevos sacrificios impuestos á los contribuyentes pueden nivelarse, no es dable conceder auxilios directos á las compañías de nuestros caminos de hierro.—Ni el minimum de interés sobre las acciones y obligaciones solicitado por diferentes compañías; ni la conversion de las obligaciones de estas, en obligaciones del Estado; ni una ayuda metálica directa, son segun dice, en sentir de la comision, auxilios que hoy pueda ofrecer el tesoro español.—Parece que si se hace alguna escepcion á esta regla, será respecto de las líneas de Cataluña que no han recibido subvencion, á las cuales se les concederá algun auxilio, á condicion de fusionarse y terminar los trabajos que deben enlazar por aquella parte de Cataluña, la España con la Europa. Tambien se nos dice que se hará un anticipo sobre las sumas que debe percibir la compañía del ferro-carril que enlazará á Valencia con Barcelona para terminar las importantísimas

y costosas obras sobre el Ebro. No sabemos si algo parecido á esto podrá realizarse, en concepto de la comision, con las importantes líneas de Asturias y de Galicia. Pero si la escasez del Tesoro hace imposibles las subvenciones directas del Estado, parece que la comision en su informe aconseja al Gobierno cuantos auxilios indirectos puedan darse á los ferro-carriles. No merece este nombre, sino el de ayuda eficaz y directa el otorgar de una manera permanente ó por un largo espacio de años á las empresas de ferro-carriles el 10 por 100 de viajeros que cobraba el tesoro, sobre cuya garantia podrán dichas empresas levantar operaciones de crédito con acuerdo de los interesados en ellas.—Tambien se preferirá á las empresas hoy ecistentes, para la concesion de las líneas de segundo orden, con arreglo al plan general de ferro-carriles que voten las cortes, líneas que además deberán construirse, así como las de las cuencas carboníferas por el sistema económico, es decir, con via mas estrecha y mayores pendientes y curvas, y por lo tanto, con una mitad por lo menos del presupuesto de las líneas generales.—Se recomienda, segun parece, al Gobierno el que, sin lastimar los intereses del Estado, vea de favorecer los de los ferro-carriles en lo que se refiere á la conduccion de correos y arrastres de efectos estancados, y el servicio de las líneas telegráficas. La comision ha estado unánime para recomendar igualmente la fusion de las compañías, la disminucion del alto personal de sus consejos, el aplazamiento de toda clase de obras de lujo y ornato en los ferro-carriles, y cuantas economias sean compatibles con la seguridad de los viajeros y con el buen servicio de las líneas.—Se concede á las empresas que puedan vender su material fuera de uso sin satisfacer los derechos impuestos al hierro en nuestras Aduanas, y con solo un ligerísimo derecho de 2 por 100 para el Estado.—La construccion de carreteras y de caminos provinciales y vecinales que afluyen á las líneas, así como las de canales relacionadas con ellas, son me-

didadas, segun parece, que recomienda tambien eficazmente la comision.—Nosotros, dice «La Epoca» por conclusion, deseáramos que si no lo ha hecho y entra en el círculo de su atribuciones, su informe se estendiese á esponer las ventajas de la disminucion de las tarifas, las de un arreglo de los aranceles que aumente el tráfico interior y exterior, y la conveniencia de meditadas disposiciones que abran á los valores españoles los mercados de la Europa.»

Si algunos, no nosotros, abrigaban esperanzas de prontos y eficaces auxilios del Gobierno por consecuencia del dictamen que preparara la comision, pueden comprender cuan distante se halla el dia de la reparacion del quebranto de sus intereses, y la imposibilidad material de realzarlos si quiera fuese lenta y gradualmente hasta conseguir la extincion de las obligaciones que les abrumaban.

Mucho habrá discurrido la Comision compuesta de dignísimos individuos, para no verse en la dura necesidad de dar punto á su cometido con un dictamen tan desconsolador. ¿Y que mas podia hacer? ¿Acaso la verdad, y los detalles de que tal vez prescindirá en el preambulo de su luminoso trabajo son un secreto? ¿Podrá dejar de decir que hubo precipitacion en la construccion de las vias, que sus presupuestos han debido ser equivocados y que se contó demasiado con las cuentas galanas de la explotacion y del crédito? ¿Podrá dejar de decir que antes que las vias férreas, las necesidades del pais demandaban las vias vecinales y provinciales y que el uso prudente del crédito debia principiar por las localidades y por las provinciales, antes que por los particulares constituidos en Empresas? ¿Que la base única del crédito debia ser la paz interior robusteciendo la accion del Gobierno para inspirar confianza en el exterior? ¿Que el alejamiento de capitales extranjeros, y los nacionales que escaparon de la catástrofe, no es debido á otra causa que á nuestras discordias, y sedienta ambicion que nos rodea y amenaza tragarlo todo á impulsos del interés personal, perdido como está el amor patrio?