

# CRÓNICA MATARONESA.

Periodico 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. . . . . 15 rs. trimestre.  
 Ultramar. . . . . 70 rs. al año.  
 Se paga por anticipado. . . . . 1 real y medio.  
 Números sueltos. . . . .

### 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, Saurí, calle Ancha. Manero Rambia de Santa Mónica. Vives, plaza de Santa Ana. Lopez Vernagosi calle Ancha, Rambia del centro, y Centro de obras de Cataluña Platería, Habana. D. Andrés Graupera, librería nacional y extranjera, calle del Obispo.

### Correos en Mataró.

#### Entradas.

De Barcelona á las 7 m. 1½ tarde. Para Barcelona 8¾ m. y 2¾ tard.  
 De Gerona á las 8¾ m. y 2¾ 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.

#### Correos en Barcelona.

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.

#### Salidas.

### Ferro-carril de Barcelona á Gerona.

#### Entradas.

De Barcelona á las 7 h. 10,20 mañana. Para Barcelona 6<sup>25</sup> 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 Arens. 6,20 m. 12, 19 6,19 tarde. Para Arens. 10,30 m. 4,6 7,9 tarde

#### Salidas.

### Línea de Granollers.

Salidas. 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. 8,30h. 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.

## INCORPORACION AL ESTADO

de todas las vias férreas.

Al tratar de las cuestiones económicas, tarea ciertamente ardua y muy superior á nuestras fuerzas, decíamos en el número anterior que uno de los puntos que forman parte de nuestro pensamiento y que deben contribuir á que renazca la calma, y con ella la confianza, aparte de las demás medidas esencialmente económico-administrativas sería la incorporación al Estado de todas las vias férreas.

Los que han comprendido la rectitud de nuestras intenciones, al permitirnos indicar medios que solamente podía dictar el patriotismo y el profundo dolor con que miramos la decadencia de nuestro comercio, y el enervamiento de las fuerzas que deben concurrir á levantar el crédito perdido, han sabido comprender desde luego los motivos por que tan sobriamente hemos hecho nuestros apuntes, estimando cuantas indicaciones, que no por lo generales habian de ser menos atendibles. Desgraciadamente otros, y eso ya lo esperábamos, limitados á considerar los efectos inmediatos de las cosas, y abstraccion hecha de las bases cardinales de nuestra idea, hanse fijado con vista miope, en ciertos puntos concurrentes al todo de nuestras bases, y dudan ó niegan la posibilidad de ellas.

Sin pecar de optimistas ni creer en la fatalidad, acostumbrados á juzgar y esperar de las cosas por sus resultados, no necesitamos formar nuestras opiniones por lo que se llama sentido comun, ni hemos de esperar á que se pronuncie la opinion general en favor de determinadas ideas, ni que las rechace por incomprendibles ó irrealizables. Bastannos los hechos, bastannos sus consecuencias, y bastannos la especial aplicacion y su acogida para comprender los móviles que á todos guian y los fines á que se encaminan.

Pasado aquel entusiasmo con que se recibiera la creacion de sociedades constructoras de vias fer-

reas, agotado el caudal que formaba la modesta fortuna y ahorros de la mayoría, no habiendo suma que no se distrajera de inversiones mucho mas seguras en la agricultura y en la industria, un sensible desengaño ha venido á probar á todos no solamente el error de cálculo sino la inconveniencia de su aplicacion.

¿Tenia necesidad el pais de tanta precipitacion? ¿Podia ocultarse á los que la promovieron, que no estábamos en condiciones ventajosas para alimentar y dar vida á tantas vias férreas cuando faltaban las afluentes provinciales y vecinales? ¿Desconocian acaso que habia de originarse un juego de encontrados intereses asi locales como individuales? — Los resultados han demostrado cuan ciertas son nuestras indicaciones, y cuan precipitadamente se obró en tan grave materia, materia sobre la que no es oportuno decir mas, ni fuera conveniente sin llegar á ciertos limites discutir sobre ella.

Cierto como es que los accionistas se encuentran sin rédito á sus capitales, cierto como es, que el estado ha tenido que acudir con auxilios de consideracion creando una enorme suma de obligaciones, y cierto tambien que las respectivas empresas se encuentran con una serie respetable de papel para amortizar, no bastándole los rendimientos para el pago preferente de intereses y que semejante estado de cosas no puede continuar por mas tiempo, sin agravar mas y mas la situacion afflictiva de los que de buena fe juzgaron ver seguros sus capitales, y cifraban en los réditos su sustento, la resolucion inmediata, la única posible es la incorporacion al Estado.

La idea de fusion que algunos indican ó el deseo de formacion de grandes grupos, no solamente no es conveniente, si no que aumentaria la confusion, porque no son iguales las condiciones y circunstancias en que respectivamente se encuentran las sociedades; y la ocasion presente no es la mas adecuada para aumentar los males con un período de liquidacion y arreglo que debiera preceder, hasta

dejar equilibradas las fuerzas que han contribuido á la construccion y auxilio, y conciliadas las relaciones de reciproca correspondencia y utilidad con la explotacion entre los diversos grupos.

Tampoco es conveniente la actual gestion administrativa salida del seno de las sociedades. La creemos embarazosa é inutil, y ocasionada á disgustos como nos lo prueban los debates en las asambleas anuales, siendo indudable que la cesacion de las juntas y su reemplazo por un solo administrador principal nombrado por el Gobierno, bastaria para la direccion y explotacion de cada línea.—Dícese que la construccion de los caminos de hierro se ha hecho en bien del pais. y que este toca los resultados de su utilidad, sacando en consecuencia que el mismo pais ha de concurrir al auxilio de los que han invertido sus capitales. Nosotros lo diremos de otro modo y en términos mas precisos. La asociacion para las vias férreas ha sido un negocio como cualquiera otro, sujeto á las ganancias y á las pérdidas, siendo seguro que si de la explotacion se hubiese obtenido el ciento por ciento de beneficio ninguna sociedad hubiera cedido al Estado ó en bien del pais participacion de ninguna clase. Esta es la verdad: sin embargo, no es nuestro ánimo mirar ni tocar la cuestion en semejante terreno.

Diremos pues categoricamente que está en nuestro deseo ver asegurado desde luego el capital y réditos de los accionistas y obligacionistas, en cuyo número nos contamos, y que solamente podrá lograrse esto, tomando el Estado la Administracion, ya que al Estado se acude en demanda de auxilio.—Para conducir el buque á puerto, basta con un piloto.

José Vilamala.

### SECCION RELIGIOSA.

SANTOS DE LA SEMANA.—Hoy Dom. El patrocinio de S. José.—13 Lun. S. Pedro Regalado.—14 Mart. S. Bonifacio.—15 Miér. † S. Isidro labrador.—16 Juev. S. Juan Nepomuceno.—17 Vier. S. Pascual Baylon.—18 Sáb. S. Felix de Cantalicio.