

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.	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. Lopez Vernagosi calle Ancha, Rambla 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.
De Gerona á las 8½ m. y 2¾ 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.
De Manresa, Solsona, Berga y Cardona 9 m.
De Valencia 10 y media m. 9 n.
De Tarragona 9 noche.
De Gerona y extranjero 4 t.
De Gerona, 7 t.
De Igualada 9 y media m.
De Granollers, Vich, Moyá y Caldes de Mombuy 8 m.

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

Salidas.

Para Barcelona 8½ m. y 2¾ tard.
Para Gerona 7 m. Id. 1½ tarde.

Para Madrid 6 y 12 m.
Para Manresa, Solsona, Berga y Cardona 4 y media tarde.
Para Valencia 6 m. 4 t.
Para Tarragona 12 y media t.
Para Gerona y extranjero 12½ t.
Para Gerona 6 m.
Para Igualada 6 y medio m.
Para Granollers, Vich, Moyá y Caldes de Mombuy 6 y media.

Ferro-carril de Barcelona á Gerona.

Entradas.

De Barcelona á las 7 h. 10,20 mañana.
Id. 1,32, 4, 2; 7,3 h. tarde.
De Empalme 8,45, h. mañ. 2,38 tarde.
De Areñs. 6,20 m. 12,19 6,19 tarde.

Salidas.

Para Barcelona 6,25 h. 9,50 mañana.
Id. 12,24 h. 2,43 6,24 h. tarde.
Para Empalme. 7,7 h. mañ. 1,55 tarde.
Para Areñs. 10,30 m. 4,6 7,9 tarde.

Línea de Granollers.

Salidas. De Barcelona a 6,30, 8,30 mañana. 1. 3, h. tarde.
De Gerona, 9 h. 12 mañana.

De Barcelona á Tarragona.

De Barcelona á Tarragona 6 h. mañana. 1,30 tarde.
Id. á Martorell 6 h. 8,30 h. 12 mañana. 2,20 h. 6 tarde.
Id. á Vilafranca 3 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.

No somos profetas y no nos atreveremos á predecir cual sea el porvenir que á Mataró espera, pero como no se escapan de la vista del mas lerdo los agigantados pasos con que camina hácia la decadencia y como cada dia que trascurre recibe una nueva herida, herida que hace mas profunda la incuria de sus mismos hijos, no creemos pecar de indiscretos si decimos que dentro de un plazo no muy largo Mataró tendrá menos importancia que el mas mínimo Villorrio; pues no otra cosa puede acontecer á una poblacion que paulatinamente va perdiendo aquellos elementos que tienden mas ó menos directamente á darle vida, ya sea en el orden comercial, en el industrial ó en el agrícola.

No es un absurdo augurar la ruina de una poblacion cuando de tal modo se cierna sobre ella la desgracia.

En el transcurso de muy pocos años Mataró ha recibido profundas heridas que han afectado mas ó menos directamente su prosperidad y su riqueza. Subdividida su Administracion de Rentas, desaparecido la Estacion telegráfica, suprimida su Capital de Provincia marítima y por último por una reciente disposicion del Ingeniero jefe provincial imposibilitado de unirse con el Vallés por medio de la tan cacareada carretera. Ahora solo falta que como consecuencia de otra disposicion quede Mataró borrado del Mapa. Si, hemos llegado al último extremo de impotencia toda vez que no merecemos que por cuenta del Estado se termine la única carretera que hemos pedido. Mataró no tiene derecho á exigir nada del Gobierno. Mataró no tiene vida propia y esa es la causa de la indiferencia con que es mirado desde las rejiones oficiales.

Si echamos una ojeada sobre su industria la vemos naciente aun y bastante atrasada con respecto á otras poblaciones de Cataluña, si examinamos su agricultura la encontramos plagada de rancias preocupaciones que impiden el desarrollo de los nuevos elementos que la ciencia ha señalado y la esperiencia confirmado como buenos para lograr el

modo de producir mas y mas barato, siendo esto causa de que tengamos que ser tributarios de otras provincias de todo aquello que nosotros podríamos producir, y si por fin nos fijamos en su comercio, hallamos que es poco menos que nulo á causa de no haber Mataró puesto las verdaderas cortapisas al ímpetu centralizador de los ferro-carriles que la circunden, y que cual dos lazos de hierro le tienen sujeto en la mezquina esfera en que jira, lazos que únicamente puede romper la realizacion de nuestra obra predilecta.

Mientras Mataró no cuente con el Embarcadero, única obra que le puede devolver, su riqueza no tendrá derecho á exigir nada del Gobierno ni á quejarse de que paulatinamente le vaya quitando lo poco que le queda de bueno.

Los pueblos que aspiren á ser ricos deben procurar que su exportacion supere á su importacion y en Mataró sucede completamente lo contrario, siendo esto la causa de que siempre sea la primera poblacion de Cataluña en que mas se ciernen las crisis. ¿Y como no cuando de Mataró salen anualmente sumas respetables para la compra de toda clase de géneros: sumas que superando mucho á las que recibe por lo que exporta. Creemos que el único lenitivo para estos males y el único modo de nivelar el valor de la importacion con el de la exportacion es procurar que Mataró sea el verdadero puerto del Vallés estimulando á los pueblos de dicha comarca por medio de buenas y rápidas vias de comunicacion á que hagan sus compras en nuestra Ciudad, con lo cual lograríamos que los capitales que Mataró tendria que desembolsar para la compra de géneros, ingresarian con creces con la salida de los mismo géneros para el Interior.

Hemos dicho que debain estimularse los pueblos por medio de buenas vias de comunicacion.

Nuestro parecer sobre punto de tanto interés lo hemos demostrado ya en la columnas de la Crónica y por eso á no ser porque una carretera jamás es de sobra para una poblacion, cuasi nos alegraríamos

del parecer del Ingeniero Provincial, pues estamos completamente convencidos de que para las necesidades de Mataró ya no es suficiente una carretera, sino una via férrea que nos ponga en igualdad de circunstancias con la Capital para los pueblos del Interior. ¿Cual es el medio mas eficaz para conseguir la realizacion de dicha via? Tambien lo hemos demostrado recientemente. Empieze nuestro Municipio el anhelado Embarcadero, que él es la única palanca por donde Mataró debe pasar de la vida ficticia á la vida real, toda vez que conseguiríamos recuperar cuanto hemos perdido y que de otro modo no volveremos á poseer.

Si necesaria ha sido siempre la union de Mataró con el Vallés por medio de un ferro-carril, lo es mucho mas desde que la carretera empezada ha sido declarada perjudicial al Estado por el Ingeniero del Gobierno, pues siendo lo mas probable que se inaugure el ferro-carril de San Juan antes que esté terminada la antedicha carretera nuestros fabricantes tendran que recibir el carbon de San Juan por la Capital. Es decir: que así como ahora que la hulla viene del extranjero la reciben dichos fabricantes directamente, entonces teniéndola en Cataluña misma, habrá de pasar por Barcelona, resultando de tal rodeo con un aumento de precio, que de otro modo no tendria, á más de pagar el debido tributo á la centralizacion. ¿Y que diremos de la importancia que adquiriria nuestra rada aun cuando solo cargáran de dicho mineral nuestros buques de cabotaje? Nadie habrá olvidado los mejores tiempos de nuestro comercio marítimo, y por eso nos entristece el pensar que quizás Mataró no sabrá aprovechar la ocasion que se le presenta para recobrar su comercio de cabotaje. Por eso deseáramos que nuestros Ayuntamientos abandonasen el prurito de embellecer que de unos años á esta parte se ha apoderado de ellos y se dedicasen con mas ahinco á las mejoras de utilidad. Entre lo bello y lo util preferimos lo último y por eso creemos que si las respetables cantidades invertidas en obras puramente de