

se mucho si los frutos tuvieran fácil exportación, como la tendrían seguramente reduciendo las actuales tarifas de ferro-carriles.

La trascendencia de este asunto es tan grande, que, aparte de otros cuantiosos beneficios, se combatiría la emigración creciente en la costa de Levante, que constituye una verdadera aflicción para la clase labradora y es uno de los signos más evidentes de la miseria.

Es elemental que los cultivos intensivos necesitan mayor número de brazos, tanto por las labores en las hortalizas y arbolado, como por el movimiento de abonos y recolección de frutos, y la ciencia agronómica explica bien que los regadíos sujetos á esa clase de cultivos requieren por lo menos el sextuplo de población rural, en relación con los parages de secano, dedicados generalmente á viñas y cereales.

Las excesivas tarifas de ferro-carriles, que ya examinaremos mas adelante, tienen reducida la exportación en términos considerables, hasta el punto de que en la propia vega de Murcia hay bastantes hectáreas dedicadas á cereales, lo cual es un grave error dadas las excelentes condiciones que para la producción tienen el cielo y el suelo.

¿Cómo es posible que en la cuenca del Segura se dediquen los terrenos á frutas y hortalizas, si no hay medios de exportarlas á los mercados de consumo? Y hé aquí la causa principal de la ruina de la agricultura en la región murciana y la necesidad suprema de facilitar, con la rebaja de las tarifas de los ferro-carriles, los transportes de los productos de la tierra.

Comparando el precio de los arrastres en España con los de otros países, resultan anomalías estupendas.

La geografía comercial está profundamente alterada; París, Londres y Nueva-York, están más cerca de la vega de Murcia que Madrid, Linares, Bilbao y otros centros consumidores, pues la conducción de los productos agrícolas cuesta menos para el extranjero que para los mercados de la península.

