

Por término medio, las Empresas ferro-viarias tienen marcado un límite de recorrido de unos 100 kilómetros por cada 24 horas; de Murcia á Madrid unos cinco días, plazo suficiente para que lleguen los géneros muy averiados, lo cual retrae bastante de la compra á las Compañías exportadoras en daño del productor.

Y este es el motivo y muy racional, de que cada año se observa mayor temor en los exportadores y con ello justifican el bajo precio á que pagan los productos de la tierra, alegando siempre lo mucho que pierden en las averías que sufren constantemente.

Muchos años, el infeliz colono de Murcia ha tenido que vender á 2 céntimos el kilo de tomates y aun labrar los bancales sin recolectarlos por no encontrar quien los compre, porque los exportadores tiemblan y paralizan la demanda en cuanto experimentan algún descabro.

Las Empresas ferro-viarias, aparte de reducir sus tarifas en el ramo á que aludimos; pueden y deben aumentar la velocidad para las frutas y hortalizas; y pueden y deben aumentar la velocidad porque aun teniendo mas gastos de carbon (pues no llegará á 50 kilos de Murcia á Madrid) disminuyen en su beneficio el plazo largo que tienen ocupado el material; es decir, que en diez días, con el mismo material y personal triplican (aumentando la velocidad) el número de toneladas trasportadas y por tanto la enorme ganancia de que gozan.

En la antigua línea de Almansa á Valencia y Tarragona (hoy Norte de España) hay un servicio llamado rápido para el transporte de los artículos citados y que consiste en cobrar la tarifa de pequeña velocidad y transportar por la doble pequeña.

De Murcia á Madrid se ha establecido alguna vez el mismo servicio, dando un magnífico resultado para los exportadores y grandes ingresos para la Compañía del Mediodía; pero este verdadero beneficio se suprimió sólo en la región murciana. Atribuimos tan funesta supresion á que la Compañía

