

que anda un mal carro, tirado por una caballería menor. En este punto no tienen razón ninguna las Empresas de ferrocarriles.

La velocidad para los géneros que se averían es de esencia y en ningún país civilizado se puede consentir que se transporte por vía férrea á razón de cuatro kilómetros por hora; lo que anda buenamente el que pasea.

Lo menos que deben aceptar las Empresas en la pequeña velocidad para géneros que no pueden estar, sin averiarse, un largo plazo envasados, es 250 kilómetros cada veinticuatro horas; unos diez kilómetros por hora; lo que andan las diligencias en las carreteras públicas; nadie puede decir que esta es una pretensión desatinada.

Con ella no habría las pérdidas que actualmente su sufren y que motivan el justificado retraimiento de los exportadores en daño del productor y de la riqueza pública en general.

Las judías verdes, las frutas sin escepción, las lechugas, los tomates y otras muchas hortalizas, no pueden enviarse á ningún mercado que diste más de cien kilómetros de Murcia, con la velocidad actual de cuatro kilómetros por hora; baste decir que de Murcia á la inmediata plaza de Cartagena, se transportan hoy los productos agrícolas con más velocidad y á menos precio, por carros ordinarios que por ferrocarril.

Bueno que para los cereales y otros productos que no sufren quebrantos en cuatro ó seis días más ó menos, se mantuviera esa velocidad mínima; pero resulta de todo punto inadmisibles para todas las frutas y la mayoría de las hortalizas, habiendo algunos artículos, como las brevas, que apenas pueden tolerar la gran velocidad sin averiarse por completo.

La velocidad influye muchísimo en la exportación de los géneros á que nos referimos.

Cuando el mercado de Madrid, por ejemplo, demanda á buenos precios tomates ó verduras, ó frutas ó cualquiera otro producto análogo; cuando convienen al productor exportar y recibir al consumidor, se telegrafía á Murcia pidiendo

