

el artículo, y mientras se envasa, se factura y se transporta, ha transcurrido la oportunidad de la venta.

Se han dado casos repetidos de salir de la zona murciana un género, cotizándose en Madrid á 1'40 céntimos kilo y al llegar á esta última plaza tenerlo que vender á diez y siete céntimos. En seis días que transcurrieron de la facturación al desembarco, descendieron los precios en Madrid de tal suerte, que el exportador sufrió pérdidas enormes.

En esas condiciones es imposible exportar; los riesgos exceden á una razonable previsión.

---

Los trenes rápidos para este servicio son de suma conveniencia; en la línea de Valencia están establecidos; en la del Mediodía y por razones que ya hemos expuesto, se suprimieron; con solo restablecerlos, se había resuelto el importante problema de la velocidad.

Y téngase en cuenta, que habiendo trenes rápidos para las frutas y hortalizas entre Valencia y Madrid, es sumamente cómodo establecerlos para la línea de Murcia; la reforma se reduce á que se establezcan desde esta última capital á Chinchilla, desde cuyo punto enlazan con los trenes de Valencia á la capital de España.

A todo el mundo parecerá que se pide bien poco, y que el sacrificio exigido á la Compañía del Mediodía es bien escaso, comparado con el inmenso y extraordinario beneficio que se produce.

---

La devolución del envase en gran velocidad, y por lo menos á mitad de precio, parece también racional.

El envase para esta clase de tráfico, es esencial: muchas veces las banastas valen más que el género que contienen.

Las Compañías exportadoras tienen que hacer un gran desembolso para la adquisición de los envases; con la pequeña velocidad en el transporte y en la devolución, resulta que

