EL FARO MURCIANO.

DIARIO DE INTERESES MATERIALES, ARTES, CIENCIAS Y LITERATURA.

PRECIOS Y PUNTOS DE SUSCRICION.

EN MURCIA.

Un mes.	8 reales.
Tres id.	20
Seis id.	36

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Murcia: Librerías de Riera; Contraste y Príncipe Alfonso; de Belda; Lenceria; y en la Redaccion y Administracion: Arco del Vizconde, 3.º tercero.

FUERA DE MURCIA.

Trimestre.	24 reales.
Semestre.	42
Año.	74

Murcia 3 de Marzo de 1868.

CAMINOS VECINALES.

Nunca creemos encarecer bastante la absoluta necesidad de los caminos, que pueden poner en comunicacion directa á ciertos pueblos con la capital, ó con las ciudades donde sus productos puedan tener fácil salida.

Con sobrada indiferencia se ha mirado esto por quien tenia el deber de considerarlo con marcada atencion, y las consecuencias se han llegado á tocar, no tarde, porque para el bien nunca lo es, pero si cuando los esfuerzos han de ser mas violentos porque los recursos han disminuido y las atenciones han aumentado.

No se ha tenido presente que los pueblos por mas insignificantes que aparezcan, guardan en sí algun pequeño elemento de vitalidad que hay que proteger y que les dá un derecho á tomar su parte en ese banquete universal que el progreso y el adelanto están ofreciendo al mundo.

Si de importancia carecen, si no se los juzga con elementos bastantes, es porque esos elementos están concentrados en un círculo sumamente reducido por la carencia de medios para llevarlos á otra parte donde pueden ser conocidos y apreciados.

Sendas estrechas tortuosas y difíciles, caminos sin condiciones, comunicaciones tardas y malas, no pueden ayudar á los productos de una localidad á que sean conocidos en la capital de su provincia y que desde ella pasen á la metrópoli tal vez.

¿Qué adelanto, qué importancia, qué significacion podrá tener un pueblo que se encuentra en este caso?

¿Y es acaso culpable de ello? ¿Podrá exigirsele responsabilidad alguna?

Imposible. Deber es de otros prestarle los medios que necesita, protegerle para

que adelante, fomentarle para que ayude á sus hermanos, para que acerque su parte de capital al capital de los demás.

Si hace tiempo, bastante tiempo, se hubiera pensado que en nuestro territorio habia puntos á los cuales no se podia ir mas que por un mal camino de herradura y que esos puntos eran productores, que esos puntos tenian su derecho como los demás á ser atendidos y protegidos como ellos, tal vez la penuria que hoy deploramos no se dejaria sentir con tanto rigor, y esas mismas empresas de Ferro-carriles que hoy demandan auxilio no le necesitarian tal vez.

Los caminos vecinales facilitando la comunicacion entre pueblo y pueblo les habrian llevado la instruccion de que carecen; sus producciones puestas en otros mercados les habrian dado estímulo para tratar de aumentarlas y beneficiarlas; comarcas que hoy están incultas pudieran hallarse cultivadas toda vez que sabian que sus productos tenian fácil salida, y el Estado obtendria mayores beneficios y mayores tambien los reportarian los pueblos.

Mas desgraciadamente en nuestro pais acciando lo menos útil relativamente, hemos mirado con completa indiferencia lo verdaderamente beneficiosa.

Apenas se habló de Ferro carriles todos los esfuerzos se dedicaron á ellos, cuantiosos capitales se emplearon, creyéndose de buena fé que ya nada nos faltaba.

A nadie se le ocurría que para llevar la sangre á esas grandes arterias eran de absoluta necesidad las pequeñas venas.

Si no habia fáciles comunicaciones desde los centros productores á las estaciones, ¿cómo habian de partir de estas las mercancías que diesen vida, movimiento y utilidad á las vias férreas?

¿Qué utilidad puede quedarle á un agricultor que ha de emplear tres ó cuatro dias para su viage, sufriendo incomodidades, luchando con un terreno que

no está preparado y sin medios á propósito, para un transporte, del producto que lleva á la estacion del Ferro-carril?

Ninguno, el producto ha de haber perdido algo, su coste mucho mayor, y su competencia por lo tanto en otros mercados, completamente nula.

De aquí que para obtener este resultado no se mueve de su casa, y teniendo para mal cubrir sus atenciones ya está satisfecho.

Las empresas de Ferro-carriles á su vez, sin el elemento principal que son las mercancías pierden y pierden, y para tratar de subsanar en parte estas pérdidas suben las tarifas, sirven no como debieran al viajero, tratan de introducir economías que redundan en perjuicio del servicio y apesar de esto aumentándose sus pérdidas se creen obligadas por fin á pedir auxilios.

¿Y dónde está la causa de todo esto?

En la falta de caminos vecinales, en la carencia que en nuestros mercados existe de multitud de productos que no pueden llegar á el, y que por lo tanto no pueden circular por las vias para aumentar y competir con los de otros centros.

Las Diputaciones Provinciales han hecho algo por remediar este mal y pueden hacer mucho más, pero para esto seria necesario que los fondos de que pueden disponer no se les distrageran para cubrir otras atenciones, como sucede varias veces, retrasando lo que en tan alto grado podia producir inmensos beneficios.

Por eso nuestra escitacion apesar de lo humilde del lugar que ocupamos en la prensa, no se dirige en su totalidad á las Diputaciones, se dirige á otra esfera mas alta, de donde debe partir el verdadero remedio de un mal que hoy mas que nunca estamos experimentando.