

GAH3/1.2/R25/1885/spa

C.2

COLORADO STATE PUBLICATIONS LIBRARY



3 1799 00177 4595

LENDING COPY

DENVER PUBLIC LIBRARY
DOCUMENTS DIVISION

INFORME

DE LA

COMISION ESPECIAL SOBRE FERROCARRILES

DE LA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

DE COLORADO,

1885.

COMISION.

R. H. GILMORE, Presidente	-----	Denver
N. ROLLINS	-----	Leadville
P. T. HINMAN	-----	Hahn's Peak
B. O'DRISCOLL	-----	Silverton
E. J. STIRMAN	-----	Lake City

INTRODUCCION

ESTADO DE LOS NEGOCIOS DE LA REPUBLICA DE CHILE

DENVER, COLORADO:

GOLLIER Y CLEVELAND, COMPANIA DE LITOGRAFIA.

IMPRESORES DE ESTADO.

1885

CONTENIDO

INFORME DE LA Comision Especial de Ferrocarriles.

A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE COLORADO.

Sr. Presidente :

Vuestra Comision á que se refirió la investigacion mencionada en la siguiente resolucion, á saber :

1. POR CUANTO que corre la voz generalmente que las Compañías Ferrocarrileras que tienen sus términos en este Estado, han tenido la costumbre de regular sus precios de flete de tal manera que se impidiéramos la fábrica en este Estado de artículos que los dichos ferro-carriles pueden traer del Este, por lo tanto, *Se Resuelve*, que se nombre una comision de cinco con el fin de investigar los hechos en relacion á la dicha accion de las dichas Compañías de Ferrocarril, con el poder de mandar á buscar personas y papeles, tomar evidencia bajo juramento, y emplear un taquígrafo si fuese necesario, y que reporte á esta cámara tan pronto como sea posible.

La comision empezó sus investigaciones pronto despues de su nombramiento, y ha continuado las mismas de tiempo en tiempo como permitirían las circunstancias, á intervalos entre las sesiones de la Cámara, y á tales tiempos como admitirían otras demandas sobre otras comisiones, y ha examinado sesenta y un testigos diferentes ocupados en vários ramos de industria en Colorado, y tambien aquellos representando las várias líneas de ferro-carril que tienen oficinas y representantes en el Estado. Hemos hallado que

la cuestion de tarifas está muy complicada, por lo que afecta las industrias de Colorado. Un precio establecido por las líneas del Oriente que beneficiaría algunos ramos de nuestras industrias, segun el testimonio que tenemos delante, podría ser altamente perjudicial á otras industrias no ménos esenciales para nuestra prosperidad. Por eso vemos que se requiere una discriminacion juiciosa en cambiar los aranceles designados á promover una industria, para que otras no ménos importantes no se perjudiquen por el cambio. Por ejemplo, hay un sério motivo de queja por parte de los fabricantes de maquinária hecha completamente de hierro, que la tasa sobre la maquinária misma es igual ó ménos que la tasa sobre el material que debe usarse en la manufactura de la dicha máquina, de suerte que el precio de flete sobre el hierro maleable, arrollado ó en barras, y sobre tuercas, pernas etc., que se usan en la fábrica de máquinas de hierro, es el mismo como el sobre la máquina misma; de aquí, el fabricante de una tal máquina en Colorado, tiene que pagar tanto ó mas para la trasporte del material de que se hace la máquina, como pagaría su marchante en el artículo fabricado, con tal que ámbos trasportáran la misma cantidad de flete; por lo tanto, cuando se fabrica la máquina en Colorado, cuesta tanto al comprador como el precio en un punto del Oriente á mas del trabajo en Colorado y el desperdicio

Más la problema es, de que manera puede ajustarse la flete en este hierro maleable, para que el manufacturero haga sus máquinas en este Estado, y al mismo tiempo no perjudique otra industria en otra parte del Estado, en la manufactura de hierro maleable. Esto se presenta en esta parte de nuestro informe para llamar la atencion de esta Cámara á las complicaciones que existen y que necesariamente deben presentarse á la inteligencia. Siempre que se hace alguna tentativa para regular los términos de flete de tal manera que promueva todos los ramos de la industria y todo depar-

tamento de tráfico sin perjudicar ó destruir alguna otra industria ó tráfico que por alguno pueda considerarse de igual importancia, debe tenerse presente que una gran comunidad tiene dentro de sus límites muchos intereses diversos, tales como los de manufacturas, de mercaderías, de minas, de la trasportacion de fletes y pasajeros, y muchas otras ocupaciones que dependen una de otra, y nadie debería ser beneficiado mucho á perjuicio de otro.

En este informe se hará un esfuerzo para recopilar y cercenar, tanto que permita la naturaleza del testimonio, la evidencia que tiene la comision delante con referencia á varias materias comprendidas en la pesquisa.

Los elementos que entran en la cuestion de términos de flete, en Colorado, son diversas.

1. Nuestra posicion geográfica.
2. Nuestra relacion á trasportacion de agua.
3. La posicion de las grandes líneas trascontinentales de flete.
4. El carácter y cantidad del flete.
5. Várias otras materias que no admiten de clasificacion, que á menudo se cambian por las circunstancias.

Ahora, *Primero*—Nuestra posicion geográfica, casi medio camino entre los límites septentrionales y meridionales de nuestro país, quinientas millas al oeste de cualquier punto que probablemente sea el centro de comercio, y mil quinientas millas de distancia de la maréa del Pacífico, es, sin duda, dominativa, y á no ser que los acontecimientos en su marcha hácia adelante se pongan fuéra de nuestro poder, el gran centro distributivo de las Montañas Rocallosas—una region que se extiende por quinientas millas en ámbos

lados de la sierra grande, debe hallarse dentro de los límites de nuestro Estado; y estaremos en la posición de dictar un arreglo de los términos de flete que será á ventaja nuestra.

Segundo—La evidencia ante la comisión manifiesta que nuestros precios de flete son afectados más por la cuestión de trasportación de agua que al principio se supondría, cuando se considera la distancia á que estamos de cualquier punto de navegación, y esto nos hace observar que las quejas que nos han venido son basadas más en las influencias existentes mas allá de los límites de nuestro Estado que en cualquiera cosa dentro de sus límites; por esto el precio en una clase de flete designado por las compañías de ferrocarril de la quinta clase que incluye casi todos las abarrotos corrientes tales como auzcar, arroz, té, café, frutas secas, mercancías en latas, frijoles, etc., desde la costa del Pacífico hasta los puntos á lo largo del río Misuri por cualquiera de las líneas, es 75 centavos á \$1.00 por cada cien libras, al paso que á Denver es \$1.40 por ciento. Por otra parte, el flete de Chicago á puntos del río Misuri en la misma clase de mercancías es 35 centavos, y á Denver \$1.35 por cien libras. Esta discriminación en favor de parajes á lo largo del río Misuri á la desventaja de Colorado, es causada por la presencia del río Misuri con sus facilidades de trasportación por agua, que siempre es más barata que por cualquier otro modo. Si pedimos á las Compañías de Ferrocarril que aumenten su flete de San Francisco á Omaha y Kansas City, nos contestan que el hacer eso arruinaría completamente sus negocios en la trasportación de aquella clase de flete, porque las ciudades ribereñas se surtirán del sur y del este y no les darán trasportación alguna. De aquí es que el precio de flete á aquellos parajes debe mantenerse reducido para conseguir el tráfico.

Por otra parte, si demandamos una reducción de precio

de la costa del Pacífico á Denver ó á Pueblo, ellos replican que la cantidad de flete para Denver ó Pueblo del Pacífico no es suficiente para pagarnos la trasportacion y dejarnos ganancia despues de reducir el precio como debemos al rio Misuri. Hallamos, tambien, que el ferrocarril Pacífico Central pone esta misma clase quinta de flete en Salt Lake City y puntos en Utah á 12 centavos ménos en el ciento que en las ciudades de Colorado que se hallan en las faldas de las Montañas Rocallosas, de suerte que, bajo el arreglo actual, estámos limitados en el Oriente por el rio Misuri, y en el Occidente estámos embarazados por el alto precio cobrado por la corta conduccion por el Pacífico Central.

Tercero—Es la disgracia de Colorado, que las dos grandes líneas continentales de flete, las del Pacífico Central y Union por la parte del Norte, y la del Atchison, Topeka y Santa Fé por la parte del Sur, pasan respectivamente al Norte y al Sur de nosotros, y los intereses de sus negocios actuales dictan que se haga la trasportacion tan larga como sea posible en sus líneas de un término á otro en lugar de solicitar fletes en Colorado y distribuirlos en su territorio; y, de nuevo, estas mismas líneas cuando llevan fletes en lo que consideran su propio y legítimo territorio, tienen todo el pago por la trasportacion, al paso que si se traen á Colorado ó se colectan en Colorado y se distribuyen por sus líneas, tienen que compartir el flete con otros caminos. Esto ha causado á estas dos líneas respectivamente á adoptar una escala de precios no muy favorables á la distribucion del flete de los puntos centrales del Colorado, aunque los manejantes del Ferrocarril del U. P. nos dicen que durante el período de uno ó dos meses pasados háse hecho un cambio en la política de esa compañía, bajo el manejo presente, el cual está designado á fomentar los intereses manufactureros de Colorado y á facilitar á los comerciantes y fabricantes de aquí el trasporte de sus fletes á Wyoming, Montana y Idaho á tales precios, se nos dice, que sea fácil á nuestros

manufactureros y comerciantes vender sus efectos manufacturados en los Territorios del Norte. Antes de que se realizase esta rebaja, los precios desde Denver á puntos de Montana, Idaho y Wyoming, eran lo mismo ó casi lo mismo que desde Omaha por la misma clase de efectos. La presente rebaja es de 20 á 50 por ciento de tales precios. Cuanto tiempo durará esta política la Comision no puede por cierto establecer, pero en caso que se hiciere permanente, el Colorado será altamente beneficiado. Por otra parte el ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe ha puesto precios especiales á nuestras fábricas de hierro, que capacitan á la compañía de Carbon y Hierro de Colorado á que venda sus clavos en Nuevo Mejico y Arizona en competicion con los establecimientos del Oriente. La rebaja que el mismo camino ha hecho en sus precios para el transporte del trigo, la harina y las papas abre á estos productos un mercado en el vecindario del camino.

Cuarto—Debe siempre considerarse el carácter y la cantidad del flete. Es claro que hay varias cosas que deben tenerse en cuenta con el precio de trasportacion, basadas sobre el valor y carácter de la comodidad y el riesgo en su transporte. Así es que el precio por una carga de piedra, ó carbon ó madera deberá ser mucho ménos que el precio por abarrotos, efectos secos ú otros artículos de valor en los que el riesgo de trasportacion es mucho mayor, y más grande la responsabilidad que se asume para su trasportacion; y es claro tambien que deberá pagar más él que manda carga por libras que él que la manda por carretadas; ademas él que puede dar diariamente carga suficiente para un tren, debe con razon pagar un precio más moderado que el que apenas da en ocasiones carga para un carro. Por ejemplo, la prueba que tenemos á nuestra vista demuestra que la compañía de carbon y hierro de Colorado durante un espacio de tiempo determinado proveyó á la compañía ferrocarrilera de Denver y Rio Grande un 25

por ciento de todo su flete, acarreado hierro en bruto de la mina á la fundicion, y estableciendo sus manufacturas en la trasportacion de carbon y otras, y la compañía halló que éra provechoso para animar á la Compañía del Hierro en girar un negocio de esa magnitud. Nos dijo un dueño de propiedad, cerca de Morrison en este Estado, que existe á corta distancia de la estacion en ese punto, soda, sílica, cál, carbon y todas las demás cosas que entran en la fábrica del vidrio de mejor calidad, y que él podría parar la maquinaria necesaria para su fabricacion en las cercanías de Denver con tal que se rebajase el precio de trasportacion sobre el material crudo de una mitad de su precio actual, por carretada.

El agente general de fletes de la Compañía Ferrocarrilera del Union Pacifico nos ha dicho que si se estableciera una fábrica de vidrio cerca de Denver, con el capital y la capacidad suficientes para asegurar la trasportacion de cantidad de carretadas de este material crudo, que esta compañía entraría gustosa en un contrato que cubriese vários años para hacer la trasportacion á precios más bajos que la mitad de lo que actualmente se carga, por razon de la magnitud del negocio, y el hecho de que todo el tren podia ocuparse ventajosamente en la trasportacion del flete. Debe ademas notarse que es una justicia hácia los fabricantes y productores de Colorado en regular los precios de los fletes de modo que sean fomentadas las industrias de este Estado. Por ejemplo el arancel sobre artículos traídos del Oriente, y que pueden producirse ó cosecharse ventajosamente aquí, no debería rebajarse, al paso que los que no pueden producirse aquí deberían clasificarse de manera que nos vengan á precios baratos. Esto ayudaría á desarrollar nuestras industrias y á aumentar la poblacion y a crear tal demanda de trasportacion que con el tiempo compensaría ámpliamente á las compañías de ferrocarriles cual-

quiera pérdida que hayan tenido que sufrir siguiendo el indicado curso.

El Colorado es el gran almacén de la naturaleza. Se hallan en su interior en gran abundancia casi todos los productos minerales que se conocen. Tenemos minas de hierro suficiente para proveer al mundo entero por siglos. Dominamos ya el mercado del mundo en el artículo de plomo. Nuestro abasto de carbón no tiene límites. Nuestras variedades de arcilla son de todas las clases conocidas. Los materiales que entran en la composición del vidrio y lojería abundan tanto que no tienen valor si no se utilizan en eso. Aquí está el gran receptáculo de la naturaleza, y no está lejano el tiempo en que las compañías de trasporte descubrirán que el prorrateo de precios debe hacerse de tal modo que las manufacturas y los productos de Colorado hallen un mercado en las grandes poblaciones del Oriente. En verdad se están mandando ya nuestro carbón, trigo, papas y quijos al Oriente á precios que las compañías lo han tenido á bien hacer recientemente, adaptados especialmente para fomentar estos ramos de la industria.

Quinto—Entre otros asuntos numerosos que afectan la cuestión de fletes y que apenas pueden clasificarse, son la competición de una con la otra, la demanda y oferta, la creación de negocios locales, la distancia del transporte, el manejo de fletes, los sueldos de empleados, el peligro de huelgas, el gasto de maquinária, la conservación de caminos en buen estado en los cañones de las montañas, el limpiar la nieve, la rareza de población, el costo de construcción, y otras cosas que aparecen incidentalmente en el curso de este informe.

Procederemos ahora á la consideración del resultado de nuestras indagaciones con respecto de los precios de flete sobre las varias industrias del Estado.

FABRICACION DE HIERRO.

La primera materia sometida á la consideracion de esta comision fué, si deben las Compañías de trasporte arreglar sus precios de flete de manera que desalienten las industrias en este Estado. Para contestar esta pregunta, hemos citado primeramente á los fabricantes, y en particular los fabricantes de maquinária de hierro tales como calderas, máquinas de taladrar, máquinas de elevacion, molinos de estampa y otras máquinas pesadas que se usan en la minería, en la fundicion ó en el manejo de quijos, ó en la minería y el manejo de carbon, el mercado de los cuales se halla en Colorado, Idaho, Montana, Nevada, Nuevo Mejico y Arizona. Más que un millon de pesos de capital se invierte en esta clase de fábricas en Denver, y como dos millones de pesos se invierten en otras clases de fábricas de hierro en Pueblo; esto hace que la fábrica de hierro se ha hecho ya una industria de grande importancia en este Estado. La capacidad en Denver para la fábrica de maquinária pesada, y otras cosas hechas de hierro, es suficiente para emplear mil doscientos hombres, pero el número de los trabajadores ha disminuido hasta ciento cincuenta hombres. Casi todo el material que se ha usado hasta aquí en la construccion de tal maquinária, se ha traído del Oriente. Consiste principalmente de hierro en barras, hierro arrollado, tuercas, pernos y tubos y otro hierro maleable. Una parte de este material tal como hierro en barras, se está fabricando en Pueblo por la Compañía de Hierro de Colorado. Hasta aquí el precio de flete sobre este material que se usa en la manufactura ha sido el mismo ó más que el flete en la cosa fabricada, y se hace la queja de que nuestros fabricantes no pueden bien competir con aquellos que están ocupados en la misma clase de industria en el Oriente, á ménos que el material se traiga aquí por un precio ménos de lo que se cobra por el artículo fabricado. Pretenden que la razon del flete debería tener al-

guna proporción con el valor del artículo y el riesgo y la responsabilidad incurrida en la trasportación. Se nos dice que el precio de flete sobre hierro en bruto del río Misurí á Denver, Pueblo, Colorado Springs y otros puntos al Este de las montañas es cincuenta centavos por ciento, que el flete sobre calderas, maquinária de elevación, molinos de estampa y otra maquinária, es de un peso por ciento.

El primer producto del quijo de hierro en el proceso de elaboración es hierro en bruto; el segundo producto ó paso es hierro maleable; el tercer producto es la máquina en la cual entra el hierro. Los fabricantes de hierro pretenden que si es justa la tasa de cincuenta centavos sobre el hierro en bruto y un peso es una tasa justa sobre la máquina de hierro, que la tasa sobre el material que se usa en la tal máquina de hierro debería fijarse en algún punto entre la tasa sobre el hierro en bruto y la tasa sobre la máquina, porque por la elaboración de hierro en bruto en hierro maleable su valor ha sido duplicado; y por la transformación del hierro maleable en la máquina de hierro, su valor ha sido otra vez duplicado. El riesgo sobre el hierro maleable en la trasportación es mucho menor que él sobre la máquina; es así que la regla de aumentar el precio que se aplica á cosas ordinarias, ha sido ignorada en la trasportación de material que se usa en las fábricas aquí.

Consta por testimonio que si el arancel del hierro maleable se redujese á setenta y cinco centavos el ciento, los fabricantes de maquinária en Denver podrían competir ventajosamente con los fabricantes del Oriente, y podrían hallar ocupación para 1,200 hombres ó más, y tendrían un mercado para todos los efectos que podrían fabricar.

Por otra parte, el representante de la Compañía de Carbon é Hierro de Colorado, en Pueblo, dice que si el precio de flete sobre hierro arrollado, en barras, y otro hierro

maleable que su compañía fabrica, se redujera á 75 centavos por ciento del rio Misurí, le quitaría cinco pesos la tonelada del precio de venta de todos los objetos fabricados por dicha compañía, y que, como la Compañía últimamente ha faltado en pagar las expensas corrientes, dice que sobre la base de la cantidad de hierro en barras fabricado durante el mes pasado, habría una pérdida adicional de \$1,300 para su compañía, y que el precio de 75 centavos el ciento de puntos en el rio Misurí sería tan bajo que hiciérase que la fábrica de hierro maleable en este Estado fuéese desastrosa. Los representantes de las Compañías ferrocarrileras dicen, sin embargo, que en una reunion reciente de los representantes de las líneas combinadas en San Luis, el precio de flete sobre todos los materiales que entran en la fábrica de maquinária en Colorado, ha sido reducido diez por ciento, lo que haría el precio sobre hierro maleable del rio Misurí á Denver, noventa centavos la tonelada.

Las compañías ferro carrileras admiten que hay justicia en la queja de los fabricantes de Colorado, que no hay distincion entre la maquinária y el material que se emplea en su construccion, y dicen que la reduccion que se ha hecho se hizo por unánime consentimiento, y que en lo futuro se harán mas reducciones á medida que los intereses de las várias industrias lo exijan.

Un otro motivo de queja por los fabricantes de la maquinária de hierro es justo, no solamente en cuanto á ellos sino en cuanto á todos los demás fabricantes en este Estado; y en cierto grado es justo por lo que toca á los comerciantes que quieren trasportar mercancías á puntos en Montana, Idaho ó Wyoming, á la parte del norte tan bien como á Nuevo Mejico, Arizona y Colorado meridional al sur, á saber: que cuesta tanto trasportar de Denver á los Territorios nombrados como cuesta del rio Misurí; por esto, como el flete al rio Misurí es ménos que á Denver y

como el trabajo es mas barato en el Oriente, nuestros fabricantes no pueden competir favorablemente con los del Oriente en aquella clase de mercancías que se fabrican allí y aquí. Esta condicion de cosas habia existido hasta el primero de Enero de este año; pero el Agente de Flete General de la Compañía Ferrocarrilera Union Pacifico dice que por lo que concierne su línea el precio de flete de Denver á puntos septentrionales ha sido disminuido de veinte á cincuenta por ciento sobre la tarifa publicada, y que de aquí en adelante el fabricante de Denver tendrá el beneficio de la reduccion de ámbos diez por ciento sobre el material en bruto trasportado del Oriente, y más la reduccion de veinte á cincuenta por ciento en el flete de Denver á los puntos endonde nuestros fabricantes desean vender sus mercancías.

Otra dificultad que embaraza al fabricante de maquinária de hierro, es la clasificacion que se hace entre la máquina por un lado y alguna parte del material que entra en la máquina hecha per el otro. Por ejemplo; El arancel sobre una máquina de elevacion es un peso el ciento, inclusas la caldera y la máquina de vapor que se usan con ella, á la par que el arancel sobre los tubos es un peso cuarenta y cinco centavos el ciento. El de las fajas es un peso quince centavos el ciento; el de la sogá comun es un peso setenta centavos; y otras cosas que deben de usarse en la tal fábrica tienen un arancel elevado en la misma proporcion. La reduccion de diez por ciento que ahora se hace por las compañías ferrocarrileras, no es suficiente para remediar esto; debería haber un cambio en la clasificacion de manera que todas las diferentes especies de materia que no se producen en Colorado podrían traerse aquí á un precio ménor que el de la máquina misma en la cual se reunen los dichos materiales de que ya se ha hablado. No comprendemos que los cambios que se han hecho recientemente remediarán la dificultad.

Se probó ánte nosotros que la compañía ferrocarrilera de Atchison, Topeka y Santa Fé, solía por lo pasado cobrar por los artículos llevados á Nuevo Mejico ó á Arizona, fabricados en Colorado, un arancel más elevado que por los artículos de igual naturaleza que habian sido traídos anteriormente del Oriente. Este arancel perjudicaba mucho las fábricas de Colorado; fué una tasa especial impuesta en ellas; pero el Agente General de la Compañía Ferrocarrilera, al paso de admitir que semejante arancel y discriminacion existia anteriormente contra los fabricantes de Colorado, dijo que el dicho arancel se habia retirado desde el principio de Enero de 1884, y que ahora muchos de los fabricantes de Colorado y notablemente los de la fábrica de hierro de Pueblo, están favorecidos por una discriminacion de precios de flete en beneficio de nuestros fabricantes.

FABRICACION DE CARRUAGES.

Se quejan los fabricantes de carruages que las compañías ferrocarrileras cobran el mismo flete por los artículos desarmados como por los mismos acabados; por esto todo esfuerzo para trasportar efectos sin montar del Oriente y montarlos aquí ha sido inutil excepto por cobrar un precio mas elevado por la cosa construida aquí que por la misma cosa fabricada y concluida en el Oriente. Hay mucho ménos riesgo en la trasportacion de las ruedas ó armazon de un bogue que despues de ser acabado y arreglado como vehículo de tránsito. La diferencia es aun mas grande en las partes de un carruage que han sido entapizadas y decoradas. Se nos dice que un juego de ruedas de cierto grado sin pintar valen trece pesos; que el hierro y el material que se ponen en ellas aquí les hacen valer diez y siete pesos y cincuenta centavos; y cuando se pintan, barnizan, rayan y están listas para el vehículo, valen treinta y dos pesos; así es que se ha añadido en trabajo y hierro, al juego de ruedas en su primer estado, la suma de diez y nueve pesos, y se le ha puesto en condicion

mucho mas susceptible de dañarse de lo que éra al principio.

Los fabricantes de carruages se quejan con justicia de que no hay diferencia entre el precio de flete sobre la madera de carruages sin labrar y los carruages parados y equipados; el arancel segun ha estado hasta aquí, no tiene en cuenta los principios bien establecidos en fijar el precio de la trasportacion de efectos.

Más en esta clase de fábricas como en la de otras cosas, la clasificacion tiende al perjuicio del fabricante. El wagon ó carruage se trae aquí á un peso el ciento ó el precio sobre artículos de la quinta clase es el mismo como el de la clase "A," pero muchas cosas que entran en la fábrica carruaje, tales como cuero, paño, pelo, el atavío y las adornos, etc., se ponen en una clasificacion superior sobre la cual el precio de flete es mayor que sobre las mismas cosas ajustadas en un carruage. Un testigo dijo que un carro de wagoes ó carruages del rio Misurí costaría doscientos pesos, pero un surtido de materiales que se tendrían que usar en la fábrica de semejante carruaje, si se le pusiéra á cada un artículo el arancel correspondiente á su clasificacion, la trasportacion costaría trescientos sesenta pesos. La fábrica de wagoes y carruages en este pais debería protegerse por que el clima es muy severo para con los carruages que se fabrican en el Oriente. La madera está espuesta á contraer y apartarse del hierro cuando la union de los dos materiales se ha hecho en climas más humedos; por esto las artículos herrados aquí valen mas que los que están herrados en el Oriente, y los fabricantes dicen que pueden obtener de diez á veinte por ciento más por el artículo que se fabrica aquí, de la misma clase, que por el que se fabrica en el Oriente; y esta diferencia les ha hecho posible mantener sus fábricas. En la actualidad se emplean como ciento veinte y cinco hombres en Denver en la fábrica de wagoes y carruages.

Los testigos creen que si los precios de flete podrían ajustarse de manera que hubiése alguna diferencia proporcionada entre el artículo fabricado y los materiales que entran en la construcción del mismo, el número de empleados podrían aumentarse á por lo ménos tres cientos, y el capital que se emplea podría aumentarse á quinientos mil pesos. Esto es solamente en Denver. No tenemos datos en cuanto á la suma de capital ó al número de empleados que se ocupan de esta clase de fábrica en otras partes. Los testigos son del parecer que la madera en bruto podría importarse aquí (exceptuándose las ruedas que podrían traerse desmontadas) y podría fabricarse en wagones y carruages aquí con buena ganancia, bajo un arancel de flete que permitiría que se recibiesen los materiales crudos en un precio razonable. Niegan que wagones debían fabricarse en el vecindario de un país endonde la mayor parte de los materiales se producen, porque se dice que los mejores fabricantes en el Oriente consiguen sus materiales de várias porciones de los Estados Unidos; y, además, los carruages se hacen de muchas sustancias á mas de la madera. El hierro, que forma una gran parte, puede hacerse en este Estado con ganancia. Dicen que no hay dificultad por lo que toca á brazos, y dicen que muchos de los que vienen aquí provisionalmente, por motivo de la salud de ellos mismos ó la de sus familias, se harían ciudadanos permanentes si pudiesen conseguir empléo constante.

Por otra parte los representantes de las compañías ferrocarrileras, replicando á los fabricantes de carros, dicen que los carruages en cuotas de carretada se llevan en la clase "A" cuyo arancel es el mismo de la clase quinta, á saber, un peso el cien de libras del río Misurí; y por carruages se lleva á razon de veinte mil libras la carretada, y que es imposible cargar un carro con veinte mil libras de carruages; esto es la razon que el flete de los carruages aunque de nombre es á peso el cien de libras, es en la realidad mucho

más alto. Al paso que el material bruto que entra en la fabricacion de un carruaje, v. g. la madera, cargando de ella un carro, pesaría toda la cantidad por que se cobra arancel. Hay ciertos carruajes como los *hacks* y otros vehículos grandes, que se traen montados por completo, y uno solo ocupa muchas veces todo un carro, y entónces se carga el arancel por veinte mil libras completas.

Dice el representante del ferrocarril Burlington y Misurí que hay un error en la clasificacion que se publicó el 10 de Noviembre de 1884; del que se han conseguido datos referentes á la clasificacion al efecto de que vários artículos de los que entran en la fabricacion de los carruajes, y que dicha cédula publica como clase "A," deberían estar en la clase "B," que es una clasificacion mas inferior y de consiguiente el arancel menor, pero al mismo tiempo afirma que la clasificacion está bien hecha en la tarifa imprimida hácia el primero de Enero de 1885. Añadirémos que los representantes de los ferrocarriles ademas aseguran que en una junta de la comision de clasificacion, tenida la semana pasada en San Luís, fué rebajado el flete de la madera de carros de cualquier parte de Misurí al Colorado, lo mismo que el de los demas materiales que se usan en las fábricas de este Estado.

FÁBRICA DE MUEBLERÍA.

Los traficantes en mueblería quienes se presentáron ante vuestra Comision, manifiestan muy poca confianza en su habilidad para fabricar mueblería en este Estado. Hicimos presentarse á dos comerciantes, y uno de ellos está haciendo un tráfico bastante extenso en una plaza de Misurí, y no estámos ciertos si su juicio no estaba hasta cierto extento bajo el influjo de su interés en otra parte. Sin embargo sacamos en limpio que sucede de la mueblería otro tanto que de los carros y carruges; que el arancel de la trasportacion de los

muebles sin montar es lo mismo que de los muebles montados; y no se nos dió ninguna razon, excepto el precio del trabajo, porque táles artículos que están acabados, si éran traídos á un precio suficiente bajo sin montar, no pudieran montarse en este Estado ó en otra parte con ganancia, y de consiguiente dar ocupacion á un gran número de hombres quienes vendrían tal vez á residir permanentemente entre nosotros.

En la fábrica de colchones mostróse que anteriormente el flete éra más bajo que en la actualidad, por los tijere-
teos de los talleres de los sastres y del *shoddy* que de ellos se hace y el cual entra en la fabricacion de colchones de lana. Este *shoddy* es un material excelente para fabricar colchones, pero el aumento en el flete excluyó el *shoddy* y la fabricacion de los colchones de trapos y vestidos andrajosos que no se han pasado por vapor y purificado, recojidos por todas partes de la ciudad, tal vez de los callejones y casas pestilentes, llenas de toda especie de inmundicia. Opinamos que el cambio que excluyó el *shoddy* vaporizado purificado y saludable, no es en beneficio del pueblo.

FABRICACION DE CAJONES DE EMPACAR.

El arancel sobre cajones de empacar de puntos del rio Misurí, y acarreados sin montar, es lo mismo que sobre madera tosca; y esto es la razon por que no se pueden fabricar en este Estado cajones hecho de maderas del Oriente. Nuestras fábricas de cajones están obligadas de usar madera de Colorado, la cual es igualmente buena para muchos fines en la fabricacion de cajonería. Hay gran desperdicio en la fabricacion de cajonería; y esta es la razon que el precio del flete es una grande cortapisa á nuestros fabricantes quienes no encuentran mercado para sus cajones, si sus parroquianos no están cerca. Si el flete se rebajase en favor de los fabricantes de cajones, esto for-

maría una industria que ahora tiene de hacerse en otras partes. Los representantes de las compañías ferrocarrileras dicen, sin embargo, que siendo la regla cargar en proporción del valor de un artículo, el aumento en el valor de la madera de doce pies de largo y la de la madera cortada al propio para cajones de un pié de largo, es tan leve que sería por nada hacer ningun cambio.

FABRICACION DE FÓSFOROS.

La fabricacion de fósforos es una grande industria en este país; pero que en el Colorado se usa muy poco. Todo el material crudo necesario para la fabricacion de este artículo se encuentra en este Estado, ó cerca de él, y no hay razon para que no pudiéra hacerse esta fabricacion ventajosamente á no ser que el arancel de ferrocarriles pusiése el trabajo mas barato del Oriente en competicion activa con sus fabricaciones. En el otoño de 1883, cuando se establecieron nuestras fábricas, el arancel en los fósforos éra tres pesos y sesenta centavos el cien de libras; en seguida fué reducido á dos pesos el cien de libras; y despues por alguna connivencia con las fábricas de fósforos del Oriente, connivencia que las compañías ferrocarrileras fingen ignorar, los fósforos se acarrearón como la madera y la jara que caen bajo una clasificacion de ménos que la mitad del arancel de los fósforos. Por medio de este arrego fraudulento fuéron introducidos en este Estado miles de gruesas á precios tan bajos que mató todas las ganancias de la fabricacion de los fósforos aquí.

Dicen los fabricantes, y las compañías ferrocarrileras niegan, que los ferrocarriles hayan tenido ninguna parte en esta falsa clasificacion de los fósforos como madera ó jara; y nosotros no deseamos expresar ninguna opinion sobre este punto.

FABRICACION DE ESCOBAS.

Solamente tenemos el testimonio de un testigo ocupado en la fabricacion de escobas. Nos dice que las escobas se traen de cualquiera parte del rio Misurí á Denver á cuarenta pesos la carretada, al paso que le ajustan por la retama de escoba un peso el ciento, de modo que una carretada de retama de escoba le cuesta de ciento treinta á ciento cincuenta pesos la carretada; y se queja, además, de que las escobas se traen empacadas como las demas cosas de madera que están en una clasificacion mas inferior que deberían de estar las escobas. Los cabos en ménos cantidad que por carretada se traen á un precio elevado, y siendo que una carretada de cabos puede dar abasto á un establecimiento grande por mucho tiempo, el hecho de ser tan elevado el arancel de los cabos por cantidades pequeñas, viene siendo un detrimento para nuestras fábricas. Por razon del alto precio de Denver á otros puntos, están obligados de expender sus mercaderías en sola esa ciudad.

Debe sentirse de que haya un arancel establecido sobre las escobas ó sobre el material que entra en su fabricacion, el cual desalienta su fabricacion aquí, porque una escoba hecha en este Estado despues de que se ha secado el cabo y el demas material, dura más que una hecha en climas más húmedos. Es una desventaja inmensa para los que usan las escobas, el que se ponga un arancel que propenda á desalentar esta industria en el Estado.

Debemos sinembargo hacer justicia á los ferrocarriles en decir que se ha hecho una rebaja recientemente en el arancel de la retama de escoba, de modo que ahora es 25 por ciento ménos que él de las escobas fabricadas; y el representante del ferrocarril Union Pacífico promete establecer para las escobas y la retama de escobas un arancel que dará satisfaccion á nuestros fabricantes.

FABRICANTES DE SILLAS DE MONTAR, CUERO, ETC.

El flete del Oriente sobre el material crudo en esta línea de manufacturas es el mismo como él sobre efectos fabricados que valen tres ó cuatro veces mas en comparacion de peso, y várias veces más voluminosos. Por ejemplo: Una guarnicion del valor de \$25.00 vale tres ó cuatro veces tanto como la baqueta del mismo peso. Lo mismo sucede con el herraje de sillería; esta clase de efectos puede fabricarse en Colorado tan barata como en el Oriente, pero el flete sobre el material crudo está en contra de nosotros, ó por lo ménos lo ha estado hasta poco ha. Se queja tambien de que hasta el día los caminos Santa Fé y Union Pacifico han hecho aranceles que excluyen esta clase de manufacturas del territorio al norte y al sur de estas dos líneas respectivamente.

Ademas, se dice, que nuestros manufactureros sufren pérdidas per motivo de la diferencia de clasificacion en artículos de herraje de sillería en el Oriente en comparacion con la del Occidente, y que una caja empacada en el Oriente con efectos todos de una clasificacion, al llegar aquí, si por inspeccion se halla que contiene dos ó más clasificaciones, las órdenes á la compañía ferrocarrilera han sido que se impidiéra el contrabando de una clasificacion superior bajo la cubierta de una clasificacion inferior, que la caja ó bulto entero se coloque en la clasificacion superior; y se dice que el resultado perjudica al comprador de Colorado. Los mismos, al hacer la tentativa de trasportar sobras de baqueta á Boston endonde hay mercado por semejantes efectos, hallaron que el costo de flete éra más que el valor del artículo despues de llegar á su destino. Una tentativa parecida se hizo para vender la zupia de la tenería, que es buena para hacer cola, á las manufacturas de cola en San Luis, por la cual se vió que la dicha zupia valia \$2.00 el ciento. Se averiguó al mismo tiempo que costaría más de \$2.00 el

ciento para trasportarla de la tenería á la fábrica de cola en San Luís.

Si es verdad que se ha establecido un nuevo régimen para traer el material crudo que no se produce aquí á un precio menor que los productos del dicho material, y si el dicho régimen fuése continuado en lo futuro, los fabricantes de cuero no tendrían motivo para quejarse tocante al material crudo.

Los acontecimientos determinarán si esté permanente esta política. Es de esperarse que el cambio de arancel de Denver á puntos del Norte capacitará á esta clase de fabricantes á competir ventajosamente por negocios con Idaho, Wyoming y Montana.

Dicen las compañías ferrocarrileras que no es verdad que la clasificacion del Oriente sea distinta de la del Poniente, y que debe haber un error respecto al que el herraje de sillería puesto en la misma caja bajo una misma clasificacion en el Oriente sea clasificada de otra manera á su llegada aquí. La regla adoptada por las compañías de ferrocarril para impedir que los fletadores pasen efectos de una clase superior bajo la cubierta de una clasificacion inferior en la misma caja ó empaque, ha producido la necesidad de esforzar una inspeccion estricta, y reforzar la regla de que una clasificacion superior debe regular el arancel sobre todos los efectos contenidos en el mismo empaque ó caja.

Esta regla, no obstante, no es aplicable á los efectos de clasificaciones distintas, contenidas en el mismo carro, sino á los empaques distintos colocados segun su clasificacion.

Parece haber justicia en la queja que el arancel sobre los desperdicios de los talleres de tenería y guarniciones, por razon del arancel elevado, no pueden ser trasportados

al mercado; debería ser de mucha ventaja para las compañías de trasportacion el conducir esta clase de flete al Oriente á precios reducidos y de esta manera harán negocio para sí mismas y para nuestros fabricantes.

MANUFACTURA DE CIMENTO.

Un buen artículo de cemento se manufactura en este Estado de un material que se halla enteramente dentro de sus límites. Se cree que el cemento de Colorado es de mejor clase que aquel hecho en cualquiera otra parte de los Estados Unidos, y en muchos respectos, sinó en todos, igual al famoso cemento "Portland" de Inglaterra; nuestros manufactureros pueden hacer este cemento á \$2.00 el barril más barato que el cemento Ingles puede importarse aquí, pero es mas costoso que aquel que se hace en otras partes del pais. A pesar de que el precio del cemento de Colorado es ménos que el artículo Ingles, nuestros manufactureros hallan mucha dificultad en venderlo en Cheyenne, en Utah ó en cualquier otro punto al sur del Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fé; nuestra informacion no nos facilita á determinar cuanto es el arancel á los puntos Septentrionales y meridionales, pero parecería ser tan reducido que desanima nuestro mercado en estas direcciones; sentimos el haber olvidado estò en nuestra examinacion de los representantes de los ferrocarriles.

MANUFACTURA DE VIDRIO.

Algunos de nuestros ciudadanos están empleados en la manufactura de botellas de vidrio, y han hecho arreglos para manufacturar vidrio en otras formas. Todo el material necesario para la fábrica de vidrio se halla en este Estado en gran abundancia, y dicen que tál es su pureza que se puede hacer vidrio igual en calidad al de la mejor importacion; pero se dice que desde que se comenzó la manufactura aquí, se traen botellas mucho más barato que ántes. Los

precios de San Luis y Milwaukee (cuyos puntos están en competicion con nuestros manufactureros) á las partes meridionales de este Estado, y á puntos al norte del Ferrocarril Union Pacífico, son táles que limitan el mercado y que dan á nuestros manufactureros una venta limitada.

Se ha puesto en evidencia ante nosotros que se ha vendido en Denver durante los diez meses que cumpliéron en Noviembre, 1881, vidrio importado en el Estado hasta la cantidad de \$281,000 de valor, y que el flete pagado sobre esa clase de mercancías ha montado durante ese período á \$100,000. Se nos informa que un agente de flete de ferrocarril le dijo á un hombre que estaba para establecer una manufactura de vidrio aquí, que si se hiciéra alguna tentativa para hacer vidrio en este Estado, la compañía de ferrocarril rebajaría el flete á nada, para impedir la manufactura. El Agente General de flete del Ferrocarril Union Pacífico dice que si un agente local aquí, ó cualquiera otra persona, hizo semejante observacion, lo hizo sin autoridad y contrario á la política de la compañía del ferrocarril. Un testigo que posee una laguna de soda y que tiene sílica, *cál*, *kaolin* y otros artículos necesarios para la manufactura de vidrio, se queja que no puede conseguir un precio más reducido que \$14.00 el carro de Morrison (donde está su propiedad) á Denver, mientras que otras personas interesadas en el ferrocarril consiguen el precio de \$7.00; dice que si pudiera conseguir que sus carros viniésen aquí por ese precio, podía hacer vidrio aquí 33 por ciento más barato que en Pittsburgh, y sin tener cuenta del precio de flete al Oriente de Colorado, podría manufacturar vidrio á tan poco costo que desafiaría competicion en este mercado y podría mandar sus productos á los mercados más grandes del Oriente con una buena ganancia.

El material de que se hace vidrio es tan abundante que practicamente no es de valor alguno hasta que no esté bene-

ficiado, de manera que el costo del artículo manufacturado sería el trabajo, el costo de trasportacion de las minas y cantéras á la fábrica, y el interes sobre la inversion. Ya hemos dicho ántes en conexion con este asunto, que la compañía del camino de hierro Union Pacífico, por medio de su Agente General de fletes, dice que si se pudiéra establecer aquí una fábrica de vidrio que usára vários carros de flete por dia, la compañía haría un contrato cubriendo un período de años, previniendo para la trasportacion á precios que no dejarían nada que desear.

MANUFACTURA DE TERRA COTTA Y LOZA DE PIEDRA.

Colorado produce tierra plástica de tan fina calidad como pueda hallarse en America, y los manufactureros de terra cotta y de loza de piedra no parecen dispuestos á quejarse del precio de trasportacion de las minas; pero se dice que desde el principio de la manufactura de terra cotta y de loza de piedra aquí, algunos años ha, el precio de flete del Rio Misuri á Colorado ha sido reducido. La Comision cree segun la evidencia presentada, que la terra cotta, la loza de piedra y de porcelana pueden fabricarse en este Estado con ganancia y ventaja siempre que nuestro mercado se extienda de tál manera que se crea una demanda suficiente para invertir capital en la manufactura de ellas.

MANUFACTURA DE JABON.

La manufactura de jabon se empezó en este Estado cerca de diez años ha. Se pretende que el clima es favorable para su manufactura, pero el fabricante tiene el inconveniente de ser obligado á pagar el mismo precio sobre las várias sodas y otros materiales que entran en la manufactura, que paga sobre el mismo jabon del comercio; y de esto los manufactureros se quejan, porque dicen que el valor de las sodas es mucho ménos que el del jabon, y el riesgo en la trasportacion es mucho ménos, porque la soda viene en barricas que

no podrían averiarse mucho en caso de accidente á un tren de flete, mientras que el jabon, si, podría ser destruido. Y además, dicen que el manufacturero está excluido del mercado en el Sur; tambien dicen que no tienen mercado en el Norte, pero como no manifiestan conocimiento alguno de las recientes rebajas que se han hecho en fletes de Denver á puntos Septentrionales, concluimos que no habian recibido noticia del cambio. Vuestra comision tiene razon de creer que los manufactureros de jabon, quienes hacen un artículo igual en calidad á aquel que se trae del Oriente, podrían hallar un mercado ahora en Colorado Septentrional, Wyoming, Montana y Idaho. Tambien se queja que el fabricante del Oriente vende jabon entregado aquí; que él paga el flete del Oriente y hace el precio á su antojo, y que el jabon bajo ese arreglo se entrega en Colorado á precios que hacen sospechar que el manufacturero del Oriente consigue alguna reduccion de precio en fletes que no se publican en las cédulas impresas; pero esto niegan las compañías ferrocarrileras; dicen que un gran manufacturero de Chicago tiene la costumbre de hacer la guerra contra todos los manufactureros de jabon, en donde quiera que se establezcan, con el fin de poner sus propios productos en el mercado y arruinar las empresas menores y para ese fin venderán jabon en el vecindario de una fábrica á precios tan reducidos, por algun tiempo, que desafian toda competicion; que por tan reducidos precios los ferro-carriles no están de ninguna manera responsables. Así mismo pretenden los ferrocarriles que muchas veces tanto el peso de una barrica de soda cáustica puede convertirse en jabon; que el cebo en Colorado vale cho ménos que en Chicago, debido al alto precio de trasportacion sobre ese artículo de Colorado al Oriente, y que eso es suficiente proteccion para el manufacturero de Colorado; pero la Comision opina que hay justicia en la queja de que un artículo barato como la soda cáustica, sobre la cual el riesgo es muy poco, podría traerse á Denver al mis-

mo precio que el jabon, sobre el cual el riesgo es mucho mas grande; y se espera que las compañías ferro-carrileras, al ajustar los precios de tal manera que los artículos que entren en la manufactura en este Estado sean ménos que el artículo que se fabrica, cambiarán el arancel sobre la soda cáustica y la soda de cenizas para que se formente la manufactura de jabon en este Estado.

TRABAJOS QUÍMICOS

Bajo este encabezamiento presentaremos las observaciones de testigos que cubren los vários artículos, la fábrica de los cuales se ha procurado realizar aquí. Algunos químicos pueden hacerse en este Estado á un costo muy reducido; una de ellas es el acéite sulfúrico. El depósito de azufre se halla en gran abundancia en Red Cliff. El caballero que procuró hacer el ácido, pudo conseguir el arancel de \$15.00 la tonelada de Red Cliff á Denver, pero como la compañía del ferro-carril no se comprometería á dar aquel ó cualquier precio especificado por algun período de tiempo definido, no le pareció prudente llevar á cabo la manufactura. Una fábrica de extractos saboréos dió principio en esta ciudad unos años ha, pero se dice que pronto despues, el precio del flete sobre los químicos que entran en la manufactura se subió de tál manera, que no pudo competir con los establecimientos del Oriente. Un hombre se ocupa en la manufactura de añil líquido, y cree que lo puede hacer tan barato como se pueda hacer en cualquiera otra parte, pero una firma en Kansas City manda añil á este Estado á un precio ménos de lo que el hombre de Denver paga por botellas vacías, entregadas aquí. Para poder competir con la casa de Kansas City, tiene que comprar botellas de segunda maño, las cuales lava, rellena y luego vende su producto á los marchantes aquí. Se dice que el capital tiene miedo de emprender en manufacturas en este vecindario por temor de la discriminacion de los ferro-carriles. Si la política de las compa-

ñias ferro-carrileras con respecto á estas cosas segun sus propias declaraciones que mas adelante manifestarémos, podría establecerse no solamente de hecho sinó en las mentes de los manufactureros, no hay motivo porque un gran número de industrias no fuésen fundadas aquí que en la actualidad no dan señales de vida.

MANUFACTURA DE POLVORA.

Ha habido rumores que la fábrica de pólvora que se estableció cerca de Littleton en este Estado, fué arruinada por la influencia combinada de los manufactureros de polvora en el Oriente, y las compañías de trasportacion. Hubo evidencia ante nosotros que mostró que por lo que hace á las compañías orientales, el precio se redujo hasta cincuenta por ciento poco más ó ménos, de manera que la pólvora se entregaba en esta ciudad á precios mas reducidos que el costo de manufactura en este Estado, pero la evidencia que diéron casi todos los directores de la manufactura de pólvora no descubrió que hubiéra habido participacion alguna por parte de las compañías ferrocarrileras en cualquiera conspiracion, y los representantes de las compañías lo niegan positivamente. No podemos descubrir que los precios fuésen establecidos ó cambiados con el fin de discriminar en contra de esta manufactura.

MANUFACTURA DE PAPEL.

La manufactura de papel se ha conducido por vários años en este Estado, de material que por la mayor parte se halla aquí, pero se nos comunica que várias personas se formaron en una compañía en 1884, con el fin de entrar en la manufactura de papel en el vecindario de Denver, en grandes proporciones; tenian la intencion de invertir como \$200,000 en la empresa, pero se dice que cuando una de las personas se iba al Oriente para comprar maquinária, se presentó á una compañía de ferrocarril para arreglar el precio de flete

en la maquinária de papel, y los oficiales del ferrocarril la diéron á comprender que si se estableciera una fábrica de papel en Colorado, ellos rebajarían el precio de flete en papel á un grado tan ínfimo que la fábrica de papel no sería posible, y la empresa se abandonó. Hicimos investigaciones tocante á este asunto del Agente General de Flete de la Compañía del ferrocarril Union Pacífico, y este replicó que nadie en conexion con su compañía pudo haber dado semejante aviso ó declaracion; que por lo contrario, cualquiera que deseára entrar en la manufactura de papel, recibiría todo el amparo posible que su compañía le pudiera dar. Como nó podíamos llamar á personas actualmente empleadas en la manufactura de papel en este Estado, no podemos hablar de su experiencia.

FABRICANTES DE MADERA.

Vuestra comision hizo venir ante ella un gran número de fabricantes de madera. Parecía haber un sentimiento de unanimidad por parte de estos caballeros, que un arancel elevado en la madera de construccion éra eminentemente satisfactorio para ellos, y que no podian sugerir cambio alguno en el precio de flete del Oriente, ni de cualquiera otra parte, en nada excepto en el vidrio. No pueden fabricar bastidores de los tamaños más de moda porque el precio de flete sobre el vidrio es lo mismo como él sobre los bastidores con vidrios. El mercado de madera es limitado; la madera en el Oriente vale ménos que en Denver, y lo mismo se puede decir de todo el país montañoso, y por eso es que los comerciantes de Denver ú otros lugares venden muy poca madera excepto en su vecindario inmediato, siendo que la madera de Colorado se produce en todas partes del Estado y Utah, cerca del lugar de manufactura.

MANUFACTURA DE CLAVOS.

En la manufactura de clavos, hierro arrollado, incluso el hierro que se usa en ferrocarriles, tramvías y minas, se ha

invertido en este Estado un capital arriba de \$2,000,000. En un tiempo la compañía ferrocarrilera Union Pacífico se hizo cargo de surtir de clavos el mercado de Utah, por excluir los productos de este Estado, lo que armó la guerra de fletes entre las varias compañías ferrocarrileras que duró la mayor parte del año de 1884. Esa guerra impidió la introducción de clavos de Colorado ú otros productos de la Compañía de Carbon y Hierro de Colorado, en cualquier territorio cubierto por la compañía del ferrocarril Union Pacífico. Después de un arreglo pacífico y un cambio de administración del Union Pacífico, se hicieron prevenciones por las cuales los productos de hierro de Colorado podrían entrar no solamente en Utah, sino en todas partes de Colorado donde el Union Pacífico tiene sus líneas. Se dan condiciones que permiten á estos fabricantes que lleven sus productos á Nuevo Mejico y Arizona á precios tan reducidos que excluyen á los fabricantes de los Estados Orientales.

DESCUENTOS.

Una investigación diligente de todas las casas principales de Denver, representadas cada una por alguna persona que sabía los secretos de las varias firmas, no dejó ver que ninguna de ellas, desde la cesación de la guerra de fletes de 1884, ántes mencionada, haya recibido ningun descuento de los precios publicados en las cédulas regulares. Parece haber una convicción firme, á lo ménos por parte de muchos comerciantes, que tales descuentos se han dado, pero las compañías ferrocarrileras niegan que hayan concedido descuentos desde la restauración de precios después de la conclusión de la guerra de fletes. Se admite, sin embargo, por todos lados, que tales descuentos se diéron en tiempos anteriores, y la declaración de un testigo quien se ocupó en el negocio de abarrotes en Denver por cosa de veinte años, hace ver que algunos años ha, hizo un arreglo con uno de los oficiales principales de una de las compañías de ferroca-

rriil por el cual se le concedió un descuento y que él y el dicho oficial dividióron las ganancias. Durante la guerra, de fletes de 1884, éra muy comun que las compañías de trasportacion diésen descuentos con el fin de conseguir los fletes de las grandes casas de comision.

CARBON DE PIEDRA.

Uno de los productos más importantes de este Estado, es el carbon de piedra, del cual la cantidad es tan grande y la calidad tan buena que podrémos suplir una grande extension de país con este combustible, hasta el fin de los siglos. Se encuentra tan cerca de la superficie de la tierra que se mina á un costo pequeño y se pone en los carros en un precio muy reducido. Se han presentado ante nosotros representantes de muchas de las carboneras, y cada uno menciona motivos de queja contra las compañías de trasportacion, á las cuales si es verdad se debiéra poner un remedio. Por ejemplo, los mineros de Erie y Marshall tuviéron representantes quienes declaráron entre otras cosas, que el precio de trasportacion que se les cargaba éra \$1.00 y \$1.15 respectivamente la tonelada por llevar su carbon (cargado en los carros y descargado por ellos mismos), de sus minas á Denver; al paso que el arancel impuesto á la Compañía de Carbon Union (que es simplemente el nombre del departamento de carbon de la compañía ferrocarrilera Union Pacífico), éra 28½ centavos la tonelada.

Se llamó la atencion del Agente General de fletes de la Compañía Ferrocarrilera Union Pacífico á esta queja, y él negó que fuéra verdad. Dijo que el arancel que se cobraba á la Compañía de Carbon Union, ó al departamento de carbon de la Compañía Ferrocarrilera Union Pacífico, éra el mismo que el que se cobraba de cualquiera persona, y que la compañía ferrocarrilera mantenía un arrancel igual en el mercado endonde se espedía su carbon al de los individuos particulares; dijo que jamas se había trasportado el carbon

de
con
una
De
pue
ara

pre
sien
su c
lora
Lea
una
Calo
boni
el F
bon
del
la C
Com
sacá
lera
cia n
un r
Gran
pañía
ning
des p
por la
recibi
bon e
un pa
well e
despu
minas

de Erie ó Marshall por ménos que el arancel establecido, con excepcion de cerca de dos años ha, cuando se armó una guerra de fletes entre su compañía y otra que corre de Denver á Erie, entónces se rebajó el arancel, pero poco despues las dos compañías hicieron un arreglo para cobrar un arancel uniforme.

La Compañía de Carbon y Petróleo de Caldwell fué representada ante nosotros por su Presidente y Secretario, y siendo que los asuntos de dicha compañía en conexion con su controversia con la compañía de Carbon é Hierro de Colorado ha cobrado notoriedad general, especialmente en Leadville, expondremos algo extensamente las miras de una parte y otra. La Compañía de Carbon y Petróleo de Caldwell, tenía un contrato por 3,200 acres de terreno carbonífero como á tres cuartos de una milla de Cañon City en el Ferrocarril Denver y Rio Grande; esta compañía de carbon hizo un compromiso con el Señor Lovejoy, Presidente del Ferrocarril Denver y Rio Grande, conviniéndose que si la Compañía de Carbon hiciéra el bordo hasta la mina, la Compañía Ferrocarrilera pondría la yanta; y que despues se sacára el carbon de la mina á costo, y la compañía ferrocarrilera lo trasportára asimismo á costo, y entónces la ganancia neta se dividiría entre las dos. Despues que se nombró un recibidor para la compañía ferrocarrilera Denver y Rio Grande, este rehusó de cumplir con el arreglo. La Compañía de Carbon dice que el recibidor les informó que ninguna Compañía de Carbon recibiría las mismas facilidades para la trasportacion de carbon que aquellas poseidas por la Compañía de Carbon é Hierro de Colorado; que el recibidor rehusó de darles facilidades para el manejo de carbon en Leadville, y canceló la escritura de arrendamiento de un patio de carbon en Denver, endonde la Compañía Caldwell estaba arreglando para manejar su carbon; que poco despues que se empezó la trasportacion de carbon de las minas Caldwell á Leadville, el precio de flete se subió con

el fin de impedir á la Compañía Caldwell que cumpliera con sus contratos de 42 carros al dia que se habian hecho en Leadville; que la compañía del ferrocarril rehusó proveer carros cuando habia carros vacíos en abundancia, y que los carros que se habian puesto cerca de las minas de Caldwell, se quitáron con el fin de impedir la embarcacion de carbon; que Leadville es el mejor mercado para carbon que hay en el Estado, por motivo del gran número de fundidores que allí están y el alto precio que se paga por el carbon; que por resultado, la Compañía Caldwell fué privado del mercado de Leadville, y ningun arreglo ha podido hacerse por el cual su carbon pueda trasportarse á Leadville ó cualquier punto en el valle del Arkansas arriba de Cañon City; tambien se queja de que á un individuo particular que compró carbon de la Compañía de Caldwell se le obligó á pagar \$12.00 el carro para trasportar su carbon hasta cierto punto, pero que le cobráron solamente \$2.00 el carro al mismo punto para trasportar carbon de las minas de la Compañía Carbon y Hierro de Colorado.

El Recibidor de la Compañía de Denver y Rio Grande compareció ante nosotros, y dijo en referencia á esta materia, que él rehusó llevar á cabo el contrato entre Señor Lovejoy y la Compañía de Caldwell, porque su Compañía éra un portador comun y no una minera de carbon y no podía con propiedad asociarse con nadie en el negocio de carbon; que poco despues de empezar la trasportacion de carbon para Leadville la Compañía Caldwell ú otros redujéron el precio de carbon, lo cual hizo que la Compañía ferrocarrilera Union Pacífico (que igualmente está empleada en la minería de carbon en South Park, y que no tiene que pagar á nadie la trasportacion) tambien redujése el arancel, que tanto rebajó los precios que arruinóse completamente el negocio de trasportacion del Ferrocarril Denver y Rio Grande para Leadville. Por eso, como motivo de propia proteccion, él se vió obligado á aumentar el precio de flete

sobre el carbon de Cañon City á Leadville á tal grado que á la Compañía Caldwell le sería imposible trasportar carbon á ese punto. El recibidor declara que la Compañía de Carbon é Hierro de Colorado tiene derechos al servicio de la Compañía del Ferrocarril, los cuales el se siente en obligacion de reconocer. El esplica esto diciendo que en 1873 el Denver y Rio Grande fué construido á Pueblo; la Compañía deseaba construir su camino hasta Cañon City, pero no tenía dinero para hacerlo; la Compañía de C. y H. de C. tenía terrenos de carbon en y cerca de Cañon City, y para facilitar á la Compañía del Ferrocarril, que extendiése sus líneas á la distancia de 42 millas, la Compañía de carbon suministró el dinero á la Compañía del Ferrocarril, la cual por este medio pudo extender su línea; en consideracion de esta asistencia la Compañía del Ferrocarril hizo un contrato por el cual se comprometió á llevar el Carbon de la Compañía de C. y H. de C. á un precio mas reducido de lo que llevaría por cualquiera otra compañía. El recibidor cree que esto fué un contrato derecho y propio. Dice ademas, que por otro arreglo que hizo la Compañía de Carbon y la Compañía del Ferrocarril, esta pudo pedir dinero prestado para completar su línea á un punto cerca de Trinidad. Este contrato lo considera justo por ámbas partes. En 1880 y 1881, el Presidente entónces de la Compañía del Ferrocarril persuadió á los capitalistas que invirtiésen \$2,500,000 de capital nuevo en las máquinas de Hierro y Acero en Pueblo; la Compañía del Ferrocarril en este tiempo extendió á los dueños de las máquinas de acero, á saber, la Compañía de C. y H. de C., facilidades especiales para facilitar la trasportacion de su mineral de hierro, su carbon y *coke* para nutrir esta naciente industria, el resultado de lo cual ha sido que la Compañía del Ferrocarril ha derivado grandes beneficios del arreglo, ádemas de poder extender sus líneas en territorio en donde de otra manera hubiéra sido excluida. Como 25 por ciento del negocio que hace la Compañía del Ferrocarril viene directa

ó indirectamente de la Compañía de Carbon é Hierro, y el Recibidor cree que cualquier arreglo que intervenga entre la Compañía del Ferrocarril y la Compañía de C. y H. de C., sería mucho en perjuicio del ferrocarril y sería injusto para la Compañía de Carbon é Hierro; por lo tanto, esta es la esplicacion de muchas cosas que de otro modo parecerían injustas á personas que no entienden las obligaciones mútuas de estas dos corporaciones.

Vuestra comision ha procurado manifestar con imparcialidad las posiciones tomadas por cada compañía en cuanto á este asunto, dejando á aquellos que se interesan que saquen sus propias conclusiones.

El carbon antrásito de Colorado es, en calidad, entre los mejotes del mundo; en muchos respectos es superior, casi, á todas las variedades minadas al oriente de las Alleghenies y debería hallar un mercado donde quiera que puede usarse en las regiones al Oeste del rio Misurí que es tán desprovistas de madera. Algo mas de un año ha, sé hicieron esfuerzos para poner este carbon en los mercados de Kansas y Nebraska. Se mandó un agente quien tomó órdenes por cincuenta carros que habian de entregarse inmediatamente, y quinientos carros que se habian de mandar más tarde; el precio de flete por la trasportacion que dió el Ferro carril U. P. fué \$3.50 la tonelada. Cincuenta carros fuéron traídos á Denver, y tres fuéron mandados al Oriente por el U. P. como de ordinario. Inmediatamente los oficiales aquí recibieron órdenes de Omaha que no recibieran mas carbon antrásito; se dió noticia al agente de la Compañía de Carbon, que el precio de flete se habia elevado á \$10.00 la tonelada; el dió quejas á las autoridades en Omaha, quienes como un compromiso ofrecieron mandar al Oriente todos los carros que ya estaban en su poder pero rehusáron que siguiesen otros adicionales sinó al precio adelantado. El carbon se vendió en Denver.

Los oficiales del U. P. admiten lo que aquí se declara pero dicen que la razon de su accion fué que entónces estaban en guerra con el D. y R. G., y se opusieron á que se favoreciese cualquier negocio que viniéra por ese camino; pero que ahora se han hecho las paces entre las dos compañías, y que están listas para trasportar carbon antrásito al Oriente hasta Kansas City y Omaha por \$3.50 la tonelada, ó á Cheyenne á tal precio que pueda entregarse allí con una ganancia de \$10.50 la tonelada. Este carbon se mina en las montañas de Gunnison, y se trae por Gunnison sobre la Cima Continental, por la pasada de Marshall, para abajo del rio de Arkansas hasta Pueblo, y despues á Denver por sobre una graduacion elevada y todo esto á \$4.50 la tonelada. Se dice que vale cuatro veces tanto tirar un carro de Denver á Georgetown, ó sobre cualquier otro grado de montaña como para tirar el mismo carro de Omaha á Denver. Si el precio de Georgetown ó Crested Butte á \$4.00 la tonelada es justo, entónces sometemos á las líneas Orientales de ferrocarril que \$2.00 la tonelada por la trasportacion del mismo carbon sería un precio remuneratorio para puntos en Kansas, Wyoming y Nebraska. Se nos asegura que un solo ingenio puede tirar de 30 á 50 carros cargados de Denver al Rio Misuri.

En la línea del Ferro carril Denver y Nueva Orleans, entre Denver y Pueblo, se halla una grande cantidad de carbon que se minó durante la reciente huelga de mineros en otras partes del Estado. Se ha puesto en evidencia que el Agente General de Tráfico de ese camino recibió correspondencia por correo de un lugar que se llama Halstead, Kansas, 417 millas al Oriente de Pueblo, pidiendo el precio de carbon entregado.

El Ferro-carril A. T. y S. F. impuso un precio de \$10.00 la tonelada por trasportacion, pero rehusó que sus carros se corriéran sobre la línea del D. y N. O. y por lo tanto los

carros del A. T. y S. F. fueron cargados y el carbon transportado á los carros del A. T. y S. F. en Pueblo para mandarse adelante; y se dice que entónces el S. F. rehusó permitir que el carro siguiése adelante sin pagar el flete adelantado, y dió órdenes que no se recibiera más de aquel carbon. La compañía S. F. impuso al propio tiempo al mismo Agente de Tráfico un arancel de \$4.75 la tonelada y se pretende que tan luego como se empezó á usar el privilegio, el arancel fué levantado á \$9.00 el carro, lo cual era una tarifa de prohibicion. Tambien se ha ofrecido en eviccia que la misma compañía rehusó tirar el carbon desde el término de la línea del D. y N. O. sobre el camino del S. F. por dos millas hasta el fundidor, cuando se les ofreció \$2.00 el carro por hacerlo, y la compañía del D. y N. O. se vió obligada á trasbordar su carbon al fundidor en wagones. En respuesta á esta acusacion el Agente General del camino de S. F. dice que el Señor Taylor se equivoca en cuanto á sus declaraciones tocante al carbon que se trasportó á Kansas. Dice que el dependiente en su oficina le impuso al Agente General de tráfico del camino D. y N. O. un precio sobre flete á Larned, un punto 300 millas al Oriente de Pueblo, y que el dependiente, por equívoco, dió el precio á la mitad del arancel regular; que el equívoco se descubrió cuando el carro llegó á Pueblo y así se informó al D. y N. O., pero se permitió que el carro siguiese adelante al precio dicho. Dice ademas, que no tenian inconveniente en usar los carros del término de la línea del D. y N. O. al fundidor, á \$2.00 el carro durante la huelga, pero que tenian carbon propio, y despues de terminar la huelga rehusáron trasportar carros del camino del D. y N. O.

TRASPOTACION DE MINERALES.

La trasportacion de minerales ha recibido la cuidadosa atencion de la comision, que se ha informado que los intereses contrarios exigen precios que no están en armonía uno

con otro. El minero de quijo de primer grado no comprende el motivo porque la compañía de trasportacion no quiere trasportar una tonelada de quijo de primer grado al mismo precio que trasportá minerales de grado inferior; por otra parte el minero de grados inferiores de minerales dice que á no ser que el mineral se transporte á precios muy reducidos, no le costea minar. El calcula que, si el arancel sobre minerales de grados inferiores fuera puesto á precios reducidos, podría mejorar su propiedad; emplearía hombres para ese fin, y así se aumentaría la poblacion y la demanda por prevenciones, por máquinas, y todo lo que concurre en hacer un próspero campo minero, todo lo cual beneficiaría á los ferro-carriles y adelantaría el progreso del Estado.

Más las compañías ferro-carrileras, se muestran dispuestas á manejar esta cuestion de una manera racional; como evidencia de sus intenciones, hacen ver que han reducido el arancel de Leadville de nueve pesos la tonelada, como primeramente se estableció á ocho pesos, y despues á cinco pesos. En un tiempo hacían una distincion entre grados de primera clase y grados inferiores, pero por fin hicieron uniforme el arancel de cinco pesos en todos los grados. De Georgetown á Denver ó Argo, el precio es de cinco pesos y cuarenta centavos la tonelada; pero se dice que si los mineros de Georgetown garantizáran un aumento de trasportaciones sobre las de 1884, la compañía haría toda la reduccion que el aumento justificára. La cuestion de hacer un arancel *advalorem* se está discutiendo por parte de los oficiales de esa compañía; y, al paso que hay muchas razones en su juicio en contra de ello, conceden que hay argumentos en su favor; y si un arreglo puede perfeccionarse para prevenir el fraude y abuso de hacer trasportar minerales de alto grado como de grado inferior, están dispuestos á hacer el experimento con el fin de estimular el desarrollo de las minas que producen solamente un mineral de grado inferior, y de poner en el mercado los minerales inferiores que vie-

nen de las minas de mas alto grado. La evidencia ante la comision indica que la adopcion de algun plan, como arriba se ha deslindado, resultaría en gran provecho tanto á los intereses mineros como á la Compañía del Ferro-carril.

LAS COMBINACIONES.

Hay opiniones contrarias en cuanto á las combinaciones. Por una parte dice un comerciante principal: "Toda la dificultad consiste en la cuestion de combinaciones; acábense las combinaciones y la raiz del mal se revelará. Esto perjudica los intereses del Estado, y especialmente las manufacturas, y aniquila nuestras industrias domésticas." Este caballero representa una clase grande de nuestro pueblo. Por otra parte los representantes de las compañías ferrocarrileras han procurado convencernos que casi todos los males de los cuales hemos oido quejas, tales como las rebajas, la reduccion de aranceles, la discriminacion en favor de una persona y en contra de otra, la exclusion de nuestros efectos del mercado de Utah y la abertura del Valle del Gunnison á los comisionistas de Salt Lake; que todo esto y mucho más que no enumeraríamos tuvo lugar despues de haberse disuelto la combinacion. Del punto de vista de las compañías ferrocarrileras la combinacion es sin duda ventajosa; del punto de vista del comerciante, el manufacturero y el consumidor, hay una gran diferencia de opinion. Si, á resultas de combinaciones por parte de las compañías ferrocarrileras, nuestras industrias tienen que pagar más de un precio justo por la trasportacion de fletes, es ciertamente un argumento fuerte en contra de las tales combinaciones. Si los grandes caminos, por medio de combinaciones, pueden arruinar las empresas débiles y así forzar una combinacion de las líneas pequeñas y competidoras con las mas grandes, es otro argumento en contra de la combinacion. Por cuanto que semejantes combinaciones se hacen comunmente fué ra de los límites de este Estado y

ent
asu

los
par
hab
mar
con
idea
en e

rile
posi
encia
en e
discr
hubo
en e
form
opor
como
y el r
tir, y
difere
nária,
En lo
traer
blecer
able e
comp

El
precio
camin

6

entre líneas cuyas oficinas están remotas de nosotros, es un asunto que solamente podemos tratar teóricamente.

Fuéron invitados á presentarse ante vuestra comision los representantes de las várias compañías ferrocarrileras, para que diésen su opinion respecto de las materias que habian sido ántes examinadas por nosotros, y de igual manera respecto á cualesquier otros asuntos que juzgáran conveniente de mencionar por su parte, siempre que sus ideas se refiriésen á las cuestiones que habíamos discutido en este informe.

Los testigos que representan las compañías ferrocarrileras, admiten con mucha unanimidad, la justicia de la posicion tomada por los manufactureros tocante á la diferencia entre el flete sobre máquinas y el material que entra en ellas; y en explicacion del motivo de la clasificacion que discrimina contra los fabricantes de Colorado, dicen que hubo un tiempo cuando no se fabricaban máquinas algunas en este Estado, y que todas se traian del Oriente; para formentar los intereses manufactureros y otros, parecia oportuno que las máquinas se trajesen aquí á tan poco costo como fuése posible; pero que esto ocurrió varios años ha, y el motivo para esta clasificacion ha cesado ahora de existir, y ellos mismos reconocen la importancia de hacer una diferencia en la clasificacion entre el material y la maquinária, para que las várias industrias del Estado se alienten. En lo pasado creyéron que daban apoyo al Estado con traer maquinária á precios reducidos, pero, que ahora establecerán una clasificacion que haga una diferencia apreciable entre la maquinária y los materiales de los cuales se componen.

El Recibidor del Río Grande, en vindicacion de los precios que se cargaban sobre los diferentes ramales de su camino, dice, que cuando el se hizo cargo del camino como

Recibidor, la deuda total flotante sobre la línea era como un millon echo cientos mil pesos; de esta suma se ha pagado como seis cientos mil pesos durante su administracion; que los gastos operativos de los caminos en este Estado exceden mucho á aquellos de otros Estados; cuesta setenta y cinco á ochenta por ciento de todo el ingreso para pagar los gastos corrientes. El ingreso total durante el año pasado era como cinco millones novecientos mil pesos; la renta neta fué novecientos cinco mil cuatro cientos setenta y ocho pesos ochenta y siete centavos, la cual se ha aplicado en pago de impuestos y la deuda flotante que estaba en existencia cuando él llegó á ser Recibidor. El costo del camino, incluso el equipaje, ha sido treinta y cuatro millones de pesos; de esta suma cinco millones de pesos se usáron en avíos y propiedad rodante, etc.

La deuda amortizada es de como veintiocho millones de pesos; en adición á esa hubo una deuda de confianza por carros, que se hizo para comprar equipaje, que montaba á cinco millones quinientos mil pesos, pero esa se ha reducido á tres millones seis cientos mil pesos.

La construccion del camino para San Juan costó cinco millones quinientos ochenta y cuatro mil pesos. Desde que se puso en operacion este ramal, no ha habido un año en que haya pagado los gastos de operacion; en 1883, perdió la suma de doce mil setecientos ochenta y tres pesos; en 1884, perdió setenta y cinco á cien mil pesos; el ramal para West Cliff perdió en 1884, veintitres mil ocho cientos y veintiocho pesos; el ramal para Red Cliff, hizo ganancia en 1883 de mil trescientos pesos, pero perdió dinero en 1884; el ramal de Ten Mile, en 1883, pagó veintiun mil pesos, pero en 1884, no hizo nada; la línea para Española no ha costeado jamas; la línea de Wagon Wheel Gap nunca ha pagado los gastos de operar y causa pérdidas todos los años. Esa compañía tiene cuatrocientas noventa y cinco millas de camino, que costáron once millones cincuenta y

siete mil pesos, y muestra actuales pérdidas de dinero por cada año de operacion desde su construccion; por lo tanto, el Recibidor se opone por ahora á cualquier cambio de precios que más rebajáse la renta de este camino. El representante del Union Pacífico, al paso de admitir que debiera haber alguna diferencia en la maquináia y el material que entra en su manufactura, pretende que no se debiera exigir que los ferrocarriles nivelasen por sus aranceles la diferencia entre el costo de trabajo en el Oriente y el costo de trabajo en Colorado. Ellos creen que se debiera considerar los intereses del país como un todo. El presidente del Union Pacífico está mucho en favor de la política de hacer lo posible para promover las industrias locales y establecer negocios á lo largo de la línea de su camino aun cuando para hacer así el camino esté obligado á perder el tiro largo. Se cree que la pérdida en el tiro largo será mas que compensada por el aumento de la poblacion y las demandas por flete que será incidente á ello. El testigo dice que las líneas de Colorado del Union Pacífico no consiguieron pagar los gastos é interes durante 1884, por \$623,299.12. La operacion del ramal de South Park excede aun el ingreso total; es, sin embargo, un auxilio á la línea principal ó no costearia. El representante del camino Atchison, Topeka y Santa Fé dice que su compañía está haciendo esfuerzos para fomentar los negocios de Colorado. Dice que ahora se ha hecho un arancel especial sobre clavos, hierro en barras y hierro fabricado de toda clase, y tambien sobre harina, trigo y papas, y que están prontos á hacer más concesiones para facilitar á los manufactueros de Colorado que entren en Nuevo Mejico. Hasta que punto se harán estas concesiones no se nos ha informado.

El Comisionado de la Asociacion de Ferro carriles de Colorado que comunmente se conoce como la combinacion de Colorado, se presentó, ante nosotros y dice que su asociacion ha estado procurando por más de un año á arreglar

de tal manera los aranceles que protejan las industrias de este Estado; que dentro de los últimos treinta días algunos fabricantes del Oriente han suplicado á los miembros de la asociacion que rebajasen el precio de flete sobre fósforos, efectos en cajas de hoja de lata, carruages, máquinas, y en verdad sobre casi todo lo que se fabrica en Colorado, pero la asociacion ha rehusado, porque prefiere proteger á los manufactureros de Colorado por el motivo de que, al fin, la proteccion de nuestras industrias daría á los ferrocarriles una renta mayor de lo que daría una política contraria. Dice que, recientemente, ha habido un cambio de clasificacion en cuanto á carros; la madera de construccion de carros se ha cambiado de la clase "A" á la clase "B," lo cual la pone á un precio de flete mas reducido, y así le promueve la manufactura de carros y carruages en Colorado. Estas concesiones fuéron conseguidas por la manifestacion de los representantes de las líneas de Colorado.

La cooperacion con los dueños de los ferrocarriles que tienen sus términos en este Estado y quienes tienen en vista el desarrollo de los recursos naturales y el fomento de las industrias que aun están en su infancia, ó durmientes, conduciría á la riqueza y prosperidad de nuestro pueblo, y aumentaría en mucho las rentas de los mismos Ferrocarriles. Teniendo adentro de nuestros límites recursos naturales en muchos respectos mas grandes que en ningun otro Estado de la Union, el tiempo no deberá estar remoto cuando este Estado será una colmena de industrias y uno de los mas ricos de la Union. La teoría ha sido aparentemente que los minerales de plata y oro, con sus dependencias y productos, éran los únicos artículos de exportacion de este Estado, y que los precios de flete deberían ajustarse de tal manera que se derivára una renta grande con traer aquí artículos de afuera. Con el grado continuo y natural que descende desde las Montañas Rocallosas casi toda la distancia hasta el Rio Misurí y sobre el cual un

solo ingenio puede tirar de 30 á 50 carros cargados, todo esfuerzo posible debe hacerse para que estos carros vuelvan á los Estados Orientales no vacios sinó cargados con los productos y fábricas de Colorado. Un precio de flete reducido suficientemente para pagar el costo de trasportacion sobrê las fábricas de vidrio, *terra cotta*, lozas de barro y de piedra, asimismo sobre carbon, hierro, piedra arcillosa, azufre, soda, sulfato de hierro y otros químicos que se hacen de los minerales que tenemos en tante abundancia como tambien muchas otras cosas que no es necesario enumerar, no será tan remunerativo á las compañías de trasportacion directamente cuando primeramente se inaugure un cambio de politica; pero en muy breves años descubrirían sin duda, que el aumento de la poblacion y la demanda por artículos que no pueden producirse aquí, aumentarían sus negocios á tal grado que jamas desearían un cambio. No hay motivo para que los artículos que la naturaleza ha proveido en grande abundancia adentro de nuestras Montañas y que todo el mundo necesita no llegarían á ser orígenes de rentas para nosotros y un medio de ingreso para las líneas de fletes que se ocupasen en su trasportacion.

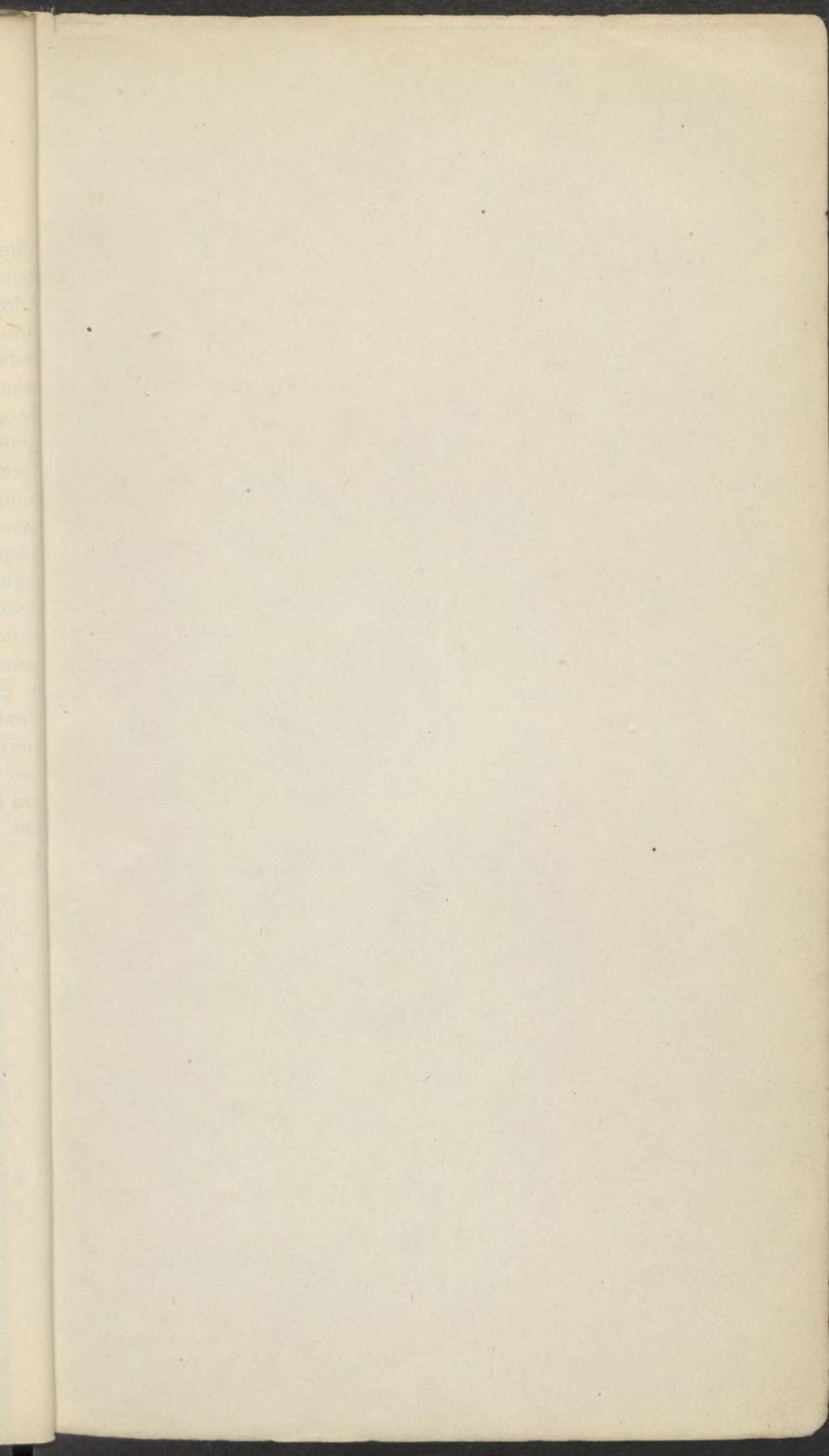
R. H. GILMORE, *Presidente*,

N. ROLLINS,

P. F. HINMAN,

B. O'DRISCOLL,

E. J. STIRMAN.



**Photomount
Pamphlet
Binder**

Gaylord Bros., Inc.
Makers
Stockton, Calif.
PAT. JAN. 21, 1908

