

# Crónica

## La última Memoria anual de la Interstate Commerce Commission

SE PROPONE UN PLAN DE CONSOLIDACIÓN DE 1,400 FERROCARRILES EN 19 GRANDES SISTEMAS FERROVIARIOS

Este plan ha sido el resultado de 10 años de estudios y ha despertado en Estados Unidos el más grande interés público.

En una nota enviada por nuestro Emjador en Wáshington al Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio se formulan interesantes observaciones acerca de un plan de consolidación de 1.400 FF. CC. norteamericanos en 19 grandes sistemas ferroviarios, recientemente presentado, después de 10 años de estudios, en la última Memoria Anual de la Interstate Commerce Commission.

Dada la grandiosidad del plan, que ha despertado en Estados Unidos el más grande interés público, hemos creído conveniente para nuestros hombres de empresa y especialmente para nuestros Ingenieros, el conocimiento de tal plan, en sus líneas generales.

Transcribimos a continuación lo que a este respecto, dice la nota aludida:

«Las entradas de los ferrocarriles de 1.ª clase, durante el año fiscal que terminó el 30 de Agosto próximo pasado, según los datos que se consignan en ese documento fueron de \$ 6 333 000 000 y los gastos de \$ 4 489 000 000 quedando una utilidad de \$ 1 313 000 000. La ga-

nancia líquida después de efectuados los pagos de Impuestos, compra de equipos, amortización de deudas, etc. etc., fué de \$ 140 000 000 o sea un 11,94 por ciento más que en 1928; \$ 100 000 000 o sea 8,24 por ciento más que en 1926 y \$ 351 000 000 o sea 36,49 por ciento más que en 1923. Esta mayor ganancia se ha debido al aumento en el transporte de carga la cual registra un 2,89 por ciento de aumento en los últimos catorce años comprendido 1928. Durante los últimos 28 años el aumento en el movimiento de carga ha sido de 10 000 000 de toneladas por año. En cambio, el tráfico de pasajeros ha ido disminuyendo de año en año debido a la construcción de buenos caminos y al desarrollo del automovilismo. Durante los ocho primeros meses de este año, el tráfico de pasajeros disminuyó en un 2,54 por ciento comparado con el mismo período de 1928 y durante el año calendario de 1928 disminuyó en 7,58 por ciento en relación con el de 1927.

De mucho mayor interés que este informe, que no contiene diferencias apreciables con los anteriores, es el anuncio hecho por la Interstate Commerce Commission de un plan formulado después de 10 años de estudio por el cual propone la consolidación de 1 400 ferrocarriles en 19 grandes sistemas ferroviarios, con un total de 250 000 millas y un valor

de \$ 19 000 000 000 a \$ 22 000 000 000. Los 19 sistemas ferroviarios conjuntamente con los dos canadienses quedarían en la siguiente forma:

*Para Nueva Inglaterra*

- N.º 1.—Boston & Maine Sistema.
- N.º 2.—New Haven Sistema.

*Para el Este*

- N.º 3.—New York Central Sistema.
- N.º 4.—Pennsylvania Sistema.
- N.º 5.—Baltimore and Ohio Sistema.
- N.º 6.—Chesapeake & Ohio (Nickel Plate) Sistema.
- N.º 7.—Wabash-Seaborard Sistema.

*Para el Sur*

- N.º 8.—Atlantic Coast Line Sistema.
- N.º 9.—Southern Sistema.
- N.º 10.—Illinois Central Sistema.

*Para el Oeste*

- N.º 11.—Chicago and Northwestern Sistema.
- N.º 12.—Great Northern - Northern Pacific Sistema.
- N.º 13.—Milwaukee Sistema.
- N.º 14.—Burlington Sistema.
- N.º 15.—Unión Pacific Sistema.
- N.º 16.—Southern Pacific Sistema.
- N.º 17.—Santa Fe Sistema.
- N.º 18.—Missouri Pacific Sistema.
- N.º 19.—Rock Island-Frisco Sistema.

*Para el Norte*

- N.º 20.—Canadian National Sistema.
- N.º 21.—Canadian Pacific Sistema.

Los nombres de los varios ferrocarriles que entrarían a formar el nuevo sistema, se encuentran en el texto completo del plan de la Interstate Commerce Commission, que tengo a honra remitir a U.S. como anexo N.º 2. La parte más importante del plan es aquella que se relaciona con los ferrocarriles de la región del Este en que, para evitar la competencia entre ellos se había propuesto la formación de cuatro grandes sistemas ferroviarios en el territorio de la costa del Atlántico y del valle del Misisipí. El plan del Interstate Commerce Commission prácticamente echa por tierra esta sugestión al proponer cinco sistemas en este territorio que se formarían bajo la base de las construcciones de líneas de la New York Central, de la Pennsylvania, de la Baltimore and Ohio, de la Chesapeake and Ohio y de la Wabash, con muy pocos cambios en la New York Central y Pennsylvania, pero con marcadas alteraciones en los otros sistemas. Estas líneas representarán los cinco sistemas más importantes del Este con el siguiente millaje y avalúo:

N.º	SISTEMA	MILLAJE	AVALÚO
3.—	New York Central.....	15 200	\$ 3 000 000 000
4.—	Pennsylvania.....	15 000	2 750 000 000
5.—	Baltimore and Ohio.....	15 000	2 500 000 000
6.—	Chesapeake and Ohio.....	12 000	2 500 000 000
7.—	Wabash.....	16 000	2 600 000 000

Las disposiciones para la consolidación de los ferrocarriles están contenidas en la Ley Cummins-Esch de transportes de 1920. Sus disposiciones más importantes dicen: «La Comisión tan pronto como sea posible, preparará y adoptará un plan para la consolidación de las líneas continentales de los estados Unidos reduciéndolas a un limitado número de sistemas. En la división de los ferrocarriles se mantendrá en cuanto sea posible la competencia entre las rutas, vías y canales de transporte y comercio. Sujetas a las anteriores necesidades, los varios sistemas ferroviarios se organizarán en tal forma que los costos des transporte entre ellos serán los mismo pudiendo emplear tarifas uniformes de tráfico. Cuando la comisión acepte un plan de ensayo lo publicará y dará un aviso prudencial, incluyendo al Gobernador de cada estado y se oirá a toda persona que presente cualquiera objeción al plan. La Comisión está autorizada para reglamentar el procedimiento de las audiencias y señalar el terreno de su duración. Después que las audiencias se hayan terminado la Comisión adoptará el plan de consolidación, el que será publicado y podrá modificarse después de acuerdo con el interés público». Al promulgarse la ley Wash-Cummins en 1920 por la cual el Gobierno Americano devolvía los ferrocarriles que habían sido requisados durante la guerra mundial a las compañías particulares, estas se encontraban en malas condiciones financieras y para remediar la situación se dijo que consolidándolas en grandes sistemas ferroviarios se eliminaría una competencia ruinosa y se lograría mejorar su situación económica. Desde

entonces la comisión ha estado trabajando en el plan que ahora ha propuesto y que ha despertado el más grande interés. Dos proyectos de ley penden en la actualidad de la consideración del Congreso sobre esta materia. Uno del senador Fess, miembro prominente del Comité del Interstate Commerce, de ese alto cuerpo legislativo y otro del Representante Parker de New York, Presidente del Comité del Interstate Commerce de la Cámara de Representantes. Ambos son idénticos en su objeto y sólo difieren en los detalles. Las cláusulas del proyecto Fess permiten a la Comisión autorizar a una compañía para adquirir por medio de expropiaciones los derechos y franquicias de otra que a juicio de la Comisión tiene que formar parte del plan de consolidación propuesta. En su último mensaje al Congreso el Presidente Hoover decía sobre este particular que era «la mejor manera de proteger los intereses públicos». Sin embargo es difícil prever que en el actual período ordinario de sesiones se trate de esta cuestión debido a las enormes proporciones del plan y a las muchas leyes que están pendientes de la consideración del Congreso. En todo caso el plan propuesto tiende a mejorar la situación de las compañías ferroviarias que cada día se está poniendo más difícil con los nuevos métodos de transporte, y proteger los intereses del público. El estudio presentado por el Interstate Commerce Commission ha cuidado de no crear monopolios y mantener la competencia en cuanto sea posible de acuerdo con los principios de la ley Sherman y de la de Clayton contra la formación de los trusts».