



JOHN A. VOLPE,
Secretario de
Transportes norteamericano



PLAN DE REFORMA GENERAL DE LOS

FERROCARRILES USA

De nuestro corresponsal
en Nueva York

JOSE MARIA CARRASCAL

desde una doble vertiente. Por una parte, la red ferroviaria será remodelada de forma que las rutas de viajeros se simplifiquen, racionalicen y adapten a las necesidades del momento, y, por la otra, las distintas compañías privadas pasen a formar, interinamente, una corporación paraestatal a partir de la próxima primavera.

El plan se ha remitido a todos los interesados —consejos de administración de las distintas compañías, sindicatos afectados y cámaras de comercio interestatales— para su estudio. Se ha dado un plazo de treinta días para presentar enmiendas, al cabo de los cuales el Departamento Federal de Transportes ajustará el plan definitivo con las sugerencias que juzgue oportunas. De ahí debe salir la nueva National Railroad Corporation (Compañía Nacional de Ferrocarriles), ya conocida por la abreviatura Railpax, que una vez se haga cargo del proyecto se comprometerá a mantener la red que se le entregue hasta el primero de julio de 1973, sin ningún corte y con los servicios adicionales que por su parte elija.

A partir de esa fecha tope, la Corporación quedará en libertad de solicitar de la Agencia Interestatal de Comercio la supresión del servicio en aquellas líneas que hayan significado una pérdida grave de dinero y no presenten esperanzas de mejora.

Las compañías son libres de

John A. Volpe, el secretario —ministro— de Transportes norteamericano, ha hecho público el esperado plan de la Administración Nixon para reformar el sistema ferroviario del país



- **Una Corporación paraestatal se hará cargo de los mismos hasta 1973**
- **Objetivo primario: alcanzar la rentabilidad económica**

unirse o no al sistema paraestatal que se les propone. Se espera que lo hagan, pues ello las protege contra pérdidas y, caso de que elijan seguir operando por su cuenta, el Gobierno las obliga a mantener el actual nivel en trenes de pasajeros hasta 1975.

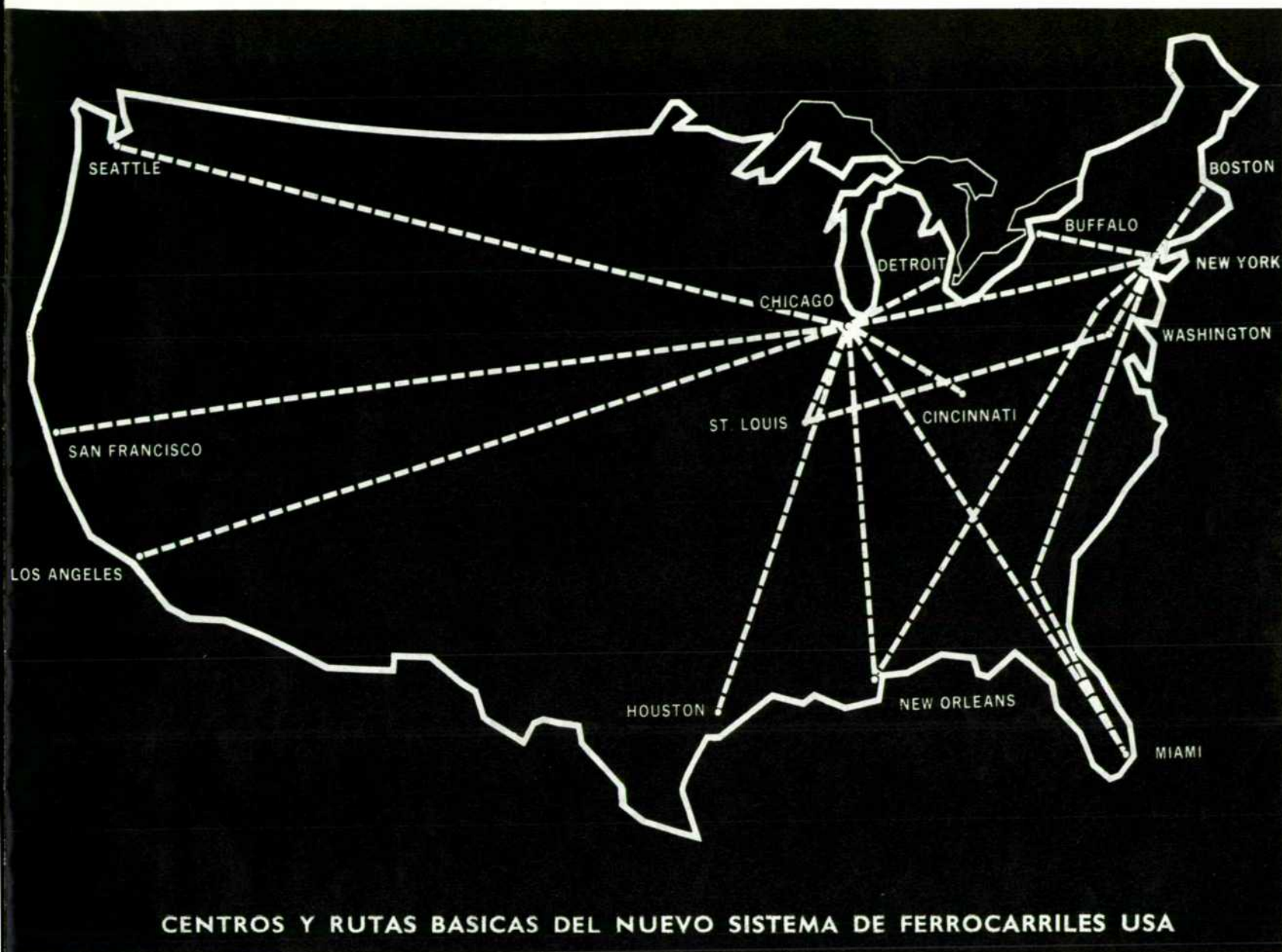
DETALLES TECNICOS

Técnicamente, el plan expuesto por Mr. Volpe puede reducirse a un

concepto: simplificar, racionalizar, acabar con el desorden en los ferrocarriles norteamericanos, herencia de una época en que habían florecido a su antojo, por ser el único medio cómodo, rápido y seguro de moverse en este enorme país. Hoy, con unas líneas aéreas que llegan hasta las poblaciones más insignificantes y la red de autopistas más formidables del mundo, los ferrocarriles tienen que ajustarse a un marco que haga valer sus ventajas —puntualidad, co-

modidad— sin querer competir en terrenos, como la rapidez, donde hay quien le bate.

La reforma consiste en convertir Chicago en centro radial de las rutas ferroviarias del país —una especie de Madrid en España— y trazar desde allí rutas a ocho de las grandes metrópolis norteamericanas en sus distintas costas: Seattle, San Francisco y Los Angeles, en el Pacífico. Houston, Nueva Orleans y Miami, en el golfo de Méjico, y Boston y Nueva



York, en el Atlántico. Todas ellas, naturalmente, con las correspondientes paradas intermedias. La ruta Chicago-Nueva York no hará un recorrido del todo directo para poder tocar San Luis, Cincinnati y Washington. Detroit queda unido a

la red general por un pequeño ramal hasta Chicago y Buffalo por otro a Nueva York. Desde este último se pondrá un servicio directo a Nueva Orleans, por el interior, y otro a Miami, paralelo a la costa atlántica.

En total, los trenes unirán dieciséis grandes ciudades, alcanzando por lo menos una vez al día las principales áreas metropolitanas de la nación. El plan no afecta para nada a los llamados «commuter-trains», trenes de cercanías, que seguirán funcionando como hasta la fecha.

A LA BUSQUEDA DEL EXITO FINANCIERO

La racionalización que el plan trae consigo significa reducir trenes, sin que el servicio quede afectado sustancialmente por ello. En las llamadas rutas nacionales estarán circulando diariamente 150 trenes, lo que representa una baja importante respecto a los últimos años. Entre los que desaparecen, el más conocido es el que hacía la llamada «Ruta de Poniente», entre Nueva Orleans y Los Angeles. Consideraciones críticas ha despertado también el no prever una línea a lo largo de la costa del Pacífico,

desde Seattle, en la frontera canadiense, hasta San Diego, en la mexicana, vía Portland, San Francisco y Los Angeles. En su conferencia de prensa, Mr. Volpe se adelantó a estas críticas al poner dicha línea como ejemplo del dilema con que se enfrenta el plan. «La línea Seattle-Los Angeles —dijo— representa hoy un corredor de nutrido tráfico, pero hemos notado cierta tendencia a disminuir en ella, y al cruzar una serie de sistemas montañosos, el material se deteriora con facilidad, lo que hace prever pérdidas. Nuestro objetivo primario en el plan ha sido proporcionar un sistema ferroviario de transporte de pasajeros viable económicamente y con altas cualidades de servicio. Francamente, hubiese querido que la red fuera más amplia. Creo que hemos hecho las reducciones racionales al integrar una red hasta ahora desintegrada. Pero lo hemos hecho con la vista puesta en un sistema cohesivo, que garantice un éxito económico.»

J. M. C.