

Hállase en su Fase Final la Venta del Ferrocarril Unido

Exige Wenner-Gren Rebaja de la Nómina en un
25 por Ciento. Será la Venta por \$14.500,000

Por FRANCIS L. McCARTHY
Gerente en Cuba de la
Prensa Unida

Las negociaciones para la venta de los Ferrocarriles Unidos, de propiedad británica, a Axel Wenner Gren, multimillonario sueco, transacción por \$14.500,000, se encuentran en su fase final.

El mayor obstáculo para el cierre de las operaciones es la demanda de Wenner-Gren de que el Gobierno reduzca la nómina de la empresa en casi el 25 por ciento antes que la venta se realice.

Eso significaría el despido o retiro forzoso de entre 1,500 a

1,800 empleados de los 6,000 de la compañía, una decisión muy difícil para el Gobierno en vista del actual problema del desempleo.

El dilema del Gobierno en este punto se agudiza por el consejo de sus expertos, que consideran un estimado de \$10.000,000 debe ser utilizado sola e inmediatamente en modernizar la línea y evitar su colapso. Los rieles y el material rodante son anticuados.

El gobierno "intervino" en la empresa británica hace 4 años. Desde entonces ha operado con un "déficit" anual de entre \$3.000,000

a \$4.000,000. El colapso de la compañía, empero, amenazaría la economía nacional, pues el servicio público ferroviario, que obtiene casi el 50 por ciento de sus ingresos de la industria azucarera, transporta casi el 25 por ciento de toda la caña cosechada en Cuba.

En las conversaciones, ahora en su fase final, están representantes del Banco de Inglaterra, el Banco Nacional de Cuba y abogados de Wenner-Gren y los ferroviarios.

Los puntos en los cuales se entienden los negociadores han llegado a un acuerdo son el pago del precio de venta (los \$14.500,000 son netos), parcialmente en dólares y la otra parte en libras esterlinas. En la venta estarán incluidas las deudas del gobierno de Cuba al ferrocarril por una suma superior a \$10.000,000.

Las obligaciones del Gobierno incluyen propiedades expropiadas con un valor aproximado de casi \$8.000,000 y las deudas por transporte y otros servicios por otros \$2.000,000. (Esto último fue originalmente mayor, pero la Tesorería cubana, que ha estado pagando el "déficit" de operación de la empresa, ha aplicado tales pagos contra esas deudas).

Los presentes propietarios británicos adquirieron el ferrocarril en 1921. El capital total británico invertido desde entonces es estimado en más de \$100.000,000. Casi \$50.000,000 en mejoras solamente fueron gastados en el período de 10 años antes y durante la Segunda Guerra Mundial.

El ferrocarril dejó de ser una empresa de utilidades después de terminado el conflicto bélico y fue "intervenida" por el entonces gobierno de Prío por la insistencia de los obreros.

(Durante los años de la guerra, los ingresos por pasajeros y carga lograron aumentos hasta del 61 por ciento).

Las presentes dificultades económicas del ferrocarril se atribuyen principalmente al hecho que las nóminas, aumentadas durante los excedentes años de la guerra, no pueden ser ajustadas a las realidades económicas de tiempos de paz debido a las leyes sociales.

La discusión de formas y maneras para reducir los costos de operación a los ingresos del presente, incluye la retirada forzosa de los obreros contratados durante el período bélico y después de dicho período.

Por lo pronto, tres anteriores intentos gubernamentales para devolver el ferrocarril a control privado, han sido bloqueados por el rechazo de los trabajadores de aceptar reducción alguna de sueldos o personal.

El ferrocarril opera casi 250 unidades en los 2,200 kilómetros de vías férreas que dividen a Cuba, desde Santa Clara hacia Occidente.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA