

L

Con motivo de la Exposición del Progreso de los Ferrocarriles Americanos, celebrada en Chicago, la revista "Modern Railroads" publicó un comentario que creemos merece la pena extractar en sus ideas básicas, que si bien se refieren a los ferrocarriles norteamericanos, no dejan de tener interés general.

A industria de los ferrocarriles, una de las más antiguas norteamericanas, se halla en trance de «volver a nacer». Esta industria está valorada hoy en unos 10.000 millones de dólares. La economía norteamericana se basa en la producción y distribución de grandes series y cantidades. Su desarrollo futuro depende del aumento de la productividad. A partir de la segunda guerra mundial han surgido amplísimos cambios en la vida norteamericana: la población ha crecido rápidamente y el nivel de vida ha subido sin cesar. Las necesidades de transporte y sus modalidades han cambiado también, como todo lo demás. El usuario es más exigente y cada vez más interesado en reducir al mínimo el costo de distribución de las mercancías y en un transporte frecuente que permita economizar gastos de almacenamiento.

PROGRESO DEL FERROCARRIL

Los ferrocarriles —relativamente inflexibles en su modo de operar y adaptados a una economía del pasado— hubieron de hacer frente a unas circunstancias que cambiaban sin cesar, y no precisamente a favor de ellos. Hoy se esfuerzan activamente en acomodarse a estas nuevas circunstancias. En la reciente Exposición del Progreso de los Ferrocarriles se mostró el conjunto más impresionante jamás reunido de los nuevos elementos perfeccionados. Pero por muy eficaz que el nuevo utillaje pueda ser, no es más que uno de los aspectos que revelan la profunda y extensa revolución que invadió sus carriles. Otro aspecto, no menos importante, se puede resumir en una sola palabra: «marketing» (que podíamos traducir diciendo sencila-

mente «comercialización»). Los ferrocarriles han vuelto a descubrir que la clave del éxito en cualquier negocio es el cliente. Ofrecer un transporte al fin de cuentas no difiere en lo esencial de vender cualquier otro servicio o artículo. Sallieron a estudiar cuáles eran las necesidades efectivas de la clientela, y pusieron a la medida de esas necesidades sus servicios, los elementos de transporte y las tarifas, con el objeto de atraer esa clientela que la competencia les iba quitando.

DIESELIZACION

Inmediatamente después de la pasada guerra mundial, los ferrocarriles norteamericanos iniciaron la rehabilitación de sus 394.280 kilómetros de líneas y la renovación de su material motor y móvil. Desde 1947 han invertido unos 18.000 millones de dólares en estos menesteres, sin que, dicho sea de paso, ni un solo centavo procediera del bolsillo de los contribuyentes. El

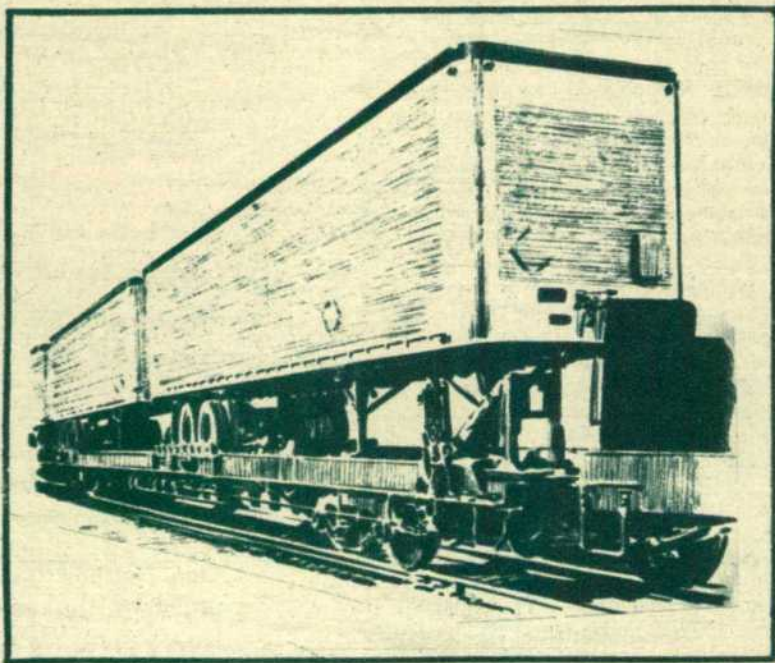
el mismo servicio que las 40.000 de antes, de vapor. Sin la dieselización, las compañías quizá hubieran tenido que ser nacionalizadas.

C. T. C.

Otro progreso en el sentido de reducir gastos lo fue el control de tráfico centralizado (el C. T. C.). De unos 10.460 kilómetros protegidos por este sistema de señalización al final de la pasada guerra, se ha llegado a casi 56.300 kilómetros de líneas así explotadas.

ESTACIONES DE CLASIFICACION

Otra innovación que produjo economías considerables la constituyen los lomos de asno con control electrónico, con los que es posible clasificar los vagones con rapidez y seguridad muy su-



Vagones para semirremolques («Piggyback»)

más espectacular cambio fue la dieselización. Aunque al final de la pasada contienda ya circulaban unas 4.000 locomotoras Diesel, la mayoría de los trenes aún se remolcaban por vapor. Hoy día existen unas 28.000 locomotoras de esta clase, que prestan

perio a los sistemas anteriores y que permitió suprimir numerosas estaciones de clasificación secundarias. Los ferrocarriles de los Estados Unidos y del Canadá suman unas 30 instalaciones de esta clase ya construidas o en vías de ejecución.

MEJOR VIA

Mencionaremos de paso algunas otras mejoras que contribuyeron a reducir también gastos en una época en que el tráfico se evadía de los ferrocarriles. Por ejemplo, los carriles soldados en grandes longitudes, cuyo empleo se desarrolló de forma espectacular durante los últimos años, llegándose hoy, entre las líneas de los Estados Unidos y del Canadá, a más de 11.650 kilómetros de vía. Cuesta muy poco o nada más colocarlos que la vía corriente, y con la mecanización de la conservación se ahorra hasta un 50 por 100 de la mano de obra.

Y siempre con el mismo fin de reducir gastos, muchas compañías han invertido grandes sumas en reformas de alineación y rasantes de sus líneas, pudiendo reducir e incluso suprimir la múltiple tracción en diversos perfiles accidentados.

MEJOR TECNICA

No hay aspecto de la técnica ferroviaria que no se haya beneficiado del progreso tecnológico siempre con la finalidad de reducir costos: cajas de engrase con rodillos, nuevas empaquetaduras para engrasar las manguetas, detectores de cajas calientes, talleres volantes de recorrido, todo esto respecto al material móvil. La radio empleada en el movimiento de los trenes, las técnicas electrónicas para estadísticas y controles que suprimieron mucho papeleo...

NUEVAS IDEAS

Si bien todos estos perfeccionamientos técnicos, introducidos después de la segunda guerra mundial, en primer lugar tuvieron por objeto reducir costos, y con ello poder competir con la cada día más pujante competencia de otros medios de transporte, se vio que todo el equipo renovado, al fin de cuentas, sirvió para prestar el mismo servicio de antes con menores desembolsos. Los ferrocarriles seguían perdiendo tráfico. Es evidente que había que salir en

rejuvenecido

busca de nuevas ideas. Una generación de directivos, muy distinta de la anterior, menos conservadores y más emprendedores, más dispuestos a arriesgarse en ensayos, en una palabra, «más agresivos», fue poniendo en práctica nuevos métodos para recuperar la clientela perdida. El que más a la vista está es el servicio de «piggyback» (semirremolques especiales cargados en vagones plataforma), que hizo su aparición a mediados de los años 50 y que hoy supone un movimiento de 17.000 vagones por semana, aproximadamente un 3 por 100 del volumen total de cargas transportadas, con tendencia marcada a aumentar considerablemente.

TRANSPORTE DE GRANDES VOLUMENES

Luego vino el transporte en grandes volúmenes, el de carbón con vagones abiertos, construidos parcialmente de aluminio, que cargan 100 y más toneladas; los empleados para el trigo y otras materias a granel, con descarga neumática; los grandes vagones cerrados de 29,5 m. de largo, para tabaco; los destinados a piezas paletizadas destinadas a la construcción de automóviles; los cisternas para productos químicos líquidos y materias a granel y en polvo, etc. Los vagones de tres pisos para el transporte de automóviles son otro ejemplo que pudiera haber sido puesto en práctica ya hace veinticinco años.

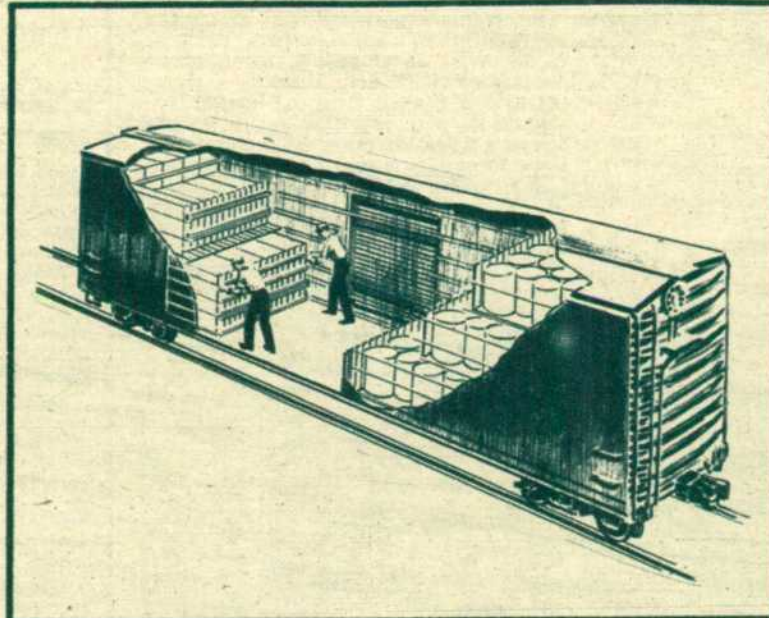
MÉTODOS COMERCIALES

No solamente estos servicios prestados con material especial, sino también otros muchos implantados a deseo de los usuarios, constituyen una buena prueba de cómo ha cambiado el concepto antiguo de explotación de ferrocarriles hacia el nuevo de «comercialización». Fueron también una confirmación de que el propio ferrocarril, después de haber investigado en el mundo de los negocios, obtuvo un mejor conocimiento de las necesidades de transporte que

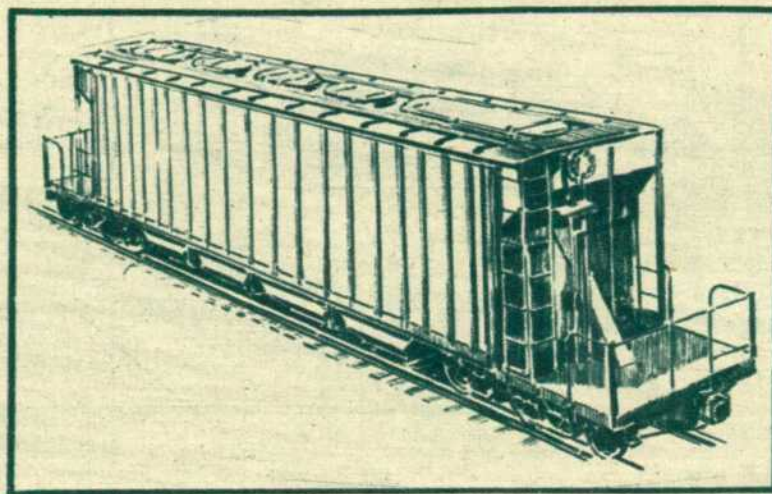
los propios usuarios que de ellas se beneficiaron.

Completan el nuevo espíritu comercial de los ferrocarriles sus gestiones cada vez más intensas para «vender» su transporte con mayor eficacia. Cuando había poca competencia de

miento de causa. Es obvio, sin embargo, que un agente de ventas solamente puede lograr a la larga éxitos si la «mercancía» que ofrece, en este caso el transporte ferroviario, es de buena calidad. La industria ferroviaria de los Estados Unidos está pa-



Tableros y paneles ajustables para estibar bultos, evitando se corran durante el viaje



Vagón-tolva cerrado de 135 toneladas de carga

la carretera, el agente de fletes ferroviarios se limitaba mayormente a recoger encargos y repartir puros, actitud difícil de cambiar y que aún no se ha podido suprimir del todo. Por eso, los ferrocarriles instruyen hoy a sus agentes en las técnicas de venta y ponen a su disposición los elementos necesarios para poder actuar con más conoci-

sando por un período turbulento, durante el cual ideas centenarias han cambiado casi de la noche al día. Hoy, más que nunca, los Estados Unidos necesitan un transporte terrestre seguro, barato y capaz, para lo cual se hallar, en una situación incomparable, conscientes de su misión y rejuvenecidos.

(Dibujos Gómez.) G. REDER

otros
países,
otras
noticias

COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

Encuesta sobre los gastos de infraestructura de los diversos medios de transporte.—El Consejo de la CEE, ha tomado una decisión de suma importancia, al emprender una encuesta sobre los gastos de infraestructura de los ferrocarriles, carreteras y vías de navegación interior, con el objeto de obtener un conocimiento lo más amplio posible que permita establecer una coordinación ajustada a la realidad sin temor a falsificar las condiciones de competencia de cada uno de dichos medios de transporte. Se pretende determinar los gastos de conjunto de las respectivas infraestructuras, la parte de costos imputable a la función real de transporte, cuando las infraestructuras cumplan al mismo tiempo otras funciones, y la parte de gastos que originan las diversas clases de transporte. El informe ha de ser presentado al Consejo antes del día 30 de junio de 1968, y deberá incluir asimismo un estudio de cómo pueden cubrirse los gastos de las citadas infraestructuras.

INGLATERRA

Se ha anunciado que en breve tendrán lugar nuevas negociaciones entre el Gobierno de Gran Bretaña y el de Francia, para emprender una prospección geológica del subsuelo y así poder decidir si conviene más una galería perforada o la construcción de un túnel tubular tendido sobre el fondo del canal de la Mancha. Sin embargo, vistos los compromisos financieros contraídos en el plan quinquenal de inversiones del Tesoro público, existen dudas sobre si el Gobierno inglés podrá aportar medios suficientes para emprender la construcción del túnel. Los optimistas creen que ésta podrá estar terminada en 1972 o 1973, pero los pesimistas opinan que no lo estará antes de 1980.

La llamada Channel Tunnel Co., una empresa particular, tiene establecido un proyecto de túnel de 51 kilómetros de longitud entre Dover y Sangatte, cerca de Calais. En el paso por dicho túnel se invertirían 65 minutos, incluyendo la carga, descarga y despacho aduanero de los automóviles. Con trenes cada cinco minutos podría transportarse 3.600 coches por hora. Se recuerda al efecto que el número de automóviles transportados a través del canal se ha duplicado entre 1958 y 1963 y el volumen de mercancías aumentó en el mismo período cinco veces.