

CRONICAS



Estación de clasificación de la Southern Pacific.

DOS COMPAÑÍAS NORTEAMERICANAS QUE OBTIENEN BENEFICIOS



¿Es todavía posible mantener funcionando una línea férrea en la era del avión supersónico? Mientras toda una serie de compañías del Este de los Estados Unidos, empezando por la colosal, aunque sólo sobre el papel, Penn Central, están al borde de la bancarrota, dos en otras partes del país no sólo se van defendiendo, sino que alcanzan beneficios. Estamos hablando de **Southern Pacific Co.** y de **Burlington Northern Inc.**, muy distintas entre sí, pero con idénticas razones para su éxito económico: el modernizar a tiempo, el eliminar servicios trasnochados y el adelantarse a las necesidades de las regiones que sirven.

UN IMPERIO DE 13.000 MILLAS

La Southern Pacific tiene un tendido de vía de unas 13.000 millas en lo que un día se llamó su «imperio dorado» desde Portland a Los Angeles, hacia el Sur, Houston hacia el Este y San Louis hacia el Norte. «En un sentido, la Southern tuvo realmente suerte —dice un experto—, y fue

encontrarse con enormes distancias llanas como la palma de la mano, donde puede efectuarse muy bien el transporte». Pero no ha sido todo suerte y camino llano, sino que los dirigentes de la compañía se han preocupado de que su sistema estuviese siempre en la vanguardia de las innovaciones técnicas de los transportes, y así instalaron ya hace ocho años un entero sistema de comunicación electrónica, que controla por medio de computadores instantáneamente cada uno de los ciento veinte mil vagones que maneja la compañía. Y no sólo los localiza, sino que da la carga que contiene, expedidor, destinatario, etcétera, con sólo apretar unos botones.

MERCANCIAS Y VINEDOS

Aparte de esta automatización, que llega al extremo de que los convoys se organizan según órdenes dadas por las computadoras, la Southern debe buena parte de su éxito a haber comprendido que los servicios de viajeros, al ser en parte servicios más bien públicos, no pueden considerarse beneficiosos para compañías pri-

La Southern y la Burlington practican la política de modernizar a tiempo, eliminar los servicios anticuados y adelantarse a las necesidades de las regiones que sirven.

vadas, y ya desde 1950 empezó a recortarlos, mientras concentraba sus esfuerzos en el transporte de mercancías, que viene representando hoy el 95 por 100 de sus operaciones. Aparte de eso, la compañía posee tres líneas de camiones, que le permiten completar los transportes o desde lugares donde no alcanzan su tendido férreo. Y para completar la cosa, últimamente ha comprado unos viñedos en el valle de San Joaquín, que no es ninguna mala idea para una compañía de ferrocarriles ni para nadie.

BURLINGTON NORTHERN: BUEN MATERIAL Y MATERIAS PRIMAS

En cuanto a la Burlington Northern, con 26.000 millas de tendido en 19 Estados, ha concentrado sus esfuerzos en dos direcciones: material último modelo y materias primas. La compañía era ya el mayor transportista de grano del país y ahora se ha metido de lleno en el negocio del carbón, cuya importancia ha subido con la crisis del petróleo. Y al meterse en él no nos referimos tan sólo a su transporte, sino a su extracción: la Burlington se ha hecho con una serie de minas en Wyoming, Montana y North Dakota, que está explotando con gran beneficio. A ello contribuyen en buena medida los modernos vagones que utiliza para su transporte, aptos para la carga y descarga automática.

Los beneficios de Southern Pacific rondan los cien millones de dólares anuales; los de la Burlington, los cincuenta. Eso en unos tiempos en que las compañías aéreas presentan déficits más abultados que esas cifras, no está nada mal. ■ **JOSE MARIA CARRASCAL.**