



COLOMBIA SIN PETRÓLEO

La columna del director de la revista 783 debería ser publicada también en EL TIEMPO y en redes sociales para ayudar a sensibilizar a tantos simpatizantes de ese adefesio político que acabaría con la democracia colombiana.

Carlos Muñoz Forero.

A pesar de que la política es dinámica, algunos políticos populistas la quieren, en términos físicos,

estática. Acabar y apagar son sus propuestas de gobierno. No hay que ser muy sapiente para entender esos dos conceptos que, sin duda, paralizarían el país. Es increíble esa capacidad de “engrupir” a la ciudadanía para hacerse elegir y después descubrir que lo que se propuso no es posible ejecutarse por obvias razones. Mismas que debe tener en cuenta cada votante para depositar un voto inteligente que no lo acabe ni lo apague. Gracias

Mgr. Jorge Hernán Benítez Mendoza.

EL IMPACTO ELÉCTRICO

Leyendo su entrevista por el aniversario 40 de la Revista MOTOR, por lo cual lo felicito, en el tema de los vehículos eléctricos y Volvo reconociendo que su impacto es mayor al que el entusiasmo inicial esperaba, me surge una pregunta: Empezando por reconocer que no existe el cero impacto, ya que producir el vehículo e igualmente generar la energía que se va a usar durante su vida, ya sea eléctrica o térmica, ¿por qué no se volcó la industria a seguir usando los motores de combustión interna, la infraestructura de gasolineras actuales, etc., y solo transforma la industria que genera la energía, en este caso el hidrógeno?

Sabemos que para generar el hidrógeno se necesita mucha energía, pero si se usa energía renovable como se desea hacer con los vehículos eléctricos y el hidrógeno como combustible final, ¿el impacto final no sería menor que el haber transformado todo a los vehículos eléctricos? ¿Se viene la explotación minera a gran escala para fabricar las baterías, luego montar toda la red para recargar los vehículos, el vuelco, igual de necesario, para generar energía renovable para recargarlos y, finalmente, el manejo de las baterías muertas? No sé si mi acercamiento es correcto o estoy dejando mucho por fuera.

Francisco Polo R.

Su visión es totalmente válida, pero es que las exigencias de los gobiernos sobre la huella de carbono y las cero emisiones van por un lado y la factibilidad industrial y ambiental de las alternativas por otro, y la conciliación no puede ser una camisa de calendario, sino que debe ser un movimiento realista y eficaz. Por ejemplo, usar el hidrógeno como sustituto de la gasolina en autos comunes no es algo viable en un plazo razonable, y eso, pero sí funciona en grandes quemadores de las industrias y como una segunda fase de electrólisis para mover motores eléctricos.

EL FRENO ELECTRÓNICO

En una situación de emergencia en la cual se requiera hacer que la parte trasera del vehículo derrape en media luna, para la cual se utilizaría el freno de mano manual, ¿qué pasaría si uno usa el freno electrónico de los carros de ahora? ¿Derraparía igual? ¿Se puede dañar algún dispositivo del carro? ¿No derraparía?

JP. Arenas.

Esos frenos de mando eléctrico solo actúan a muy baja velocidad, los que lo hacen. En la realidad se trata solo de un freno de estacionamiento y parqueo. Habría que probarlo en sitio despejado para ver qué hace porque no todos los carros tienen el mismo programa, pero en principio solo funcionan como le explicamos. Una aclaración: freno electrónico no existe, como tampoco inyección electrónica. El freno sigue siendo un sistema de partes mecánicas operadas por una fuerza hidráulica, neumática, mecánica (guaya) o electromecánica. Lo electrónico es la señal que activa el sistema según un programa, como lo es en los inyectores, que abren y cierran electromecánicamente, dependiendo de una orden del computador. Si bloquea las ruedas traseras, todo carro tiene la obvia tendencia a patinar de cola.