

REVISTA

EDICIÓN 2 | Enero - marzo 2020



Lubricantes

El Porvenir

Amigable con el medioambiente



Director General:

Orlando Rativa

Comité editorial:

Orlando Rativa, Daniela Rativa

Diseño y diagramación:

EMPRESAS DIGITALES SAS

Dirección:

Geovanny Hernán Cárdenas

Periodista:

Gilberto Araóz Toro

Edición:

Jorge Javier Calderón Cuellar

Diseño y diagramación:

Giovanna Moreno Quintero

Corrección de estilo:

Martha Jeanet Pulido Delgado

CARTA DEL DIRECTOR

Iniciamos el 2020 con especiales e interesantes perspectivas económicas para Colombia, como una de las economías más dinámicas de América Latina, y esto, pese a la situación de crecimiento económico de los principales socios comerciales de Colombia: China y Estados Unidos, para los cuales su producto interno bruto, según los analistas, pasaría de crecer 2.4% en 2019 a 2.1% en 2020; según las más recientes estimaciones del FMI¹. Este hecho impacta por la reducción de demanda de estos países por productos y servicios, no obstante, el crecimiento económico de nuestro país estará 3.3% por encima de otros países de la región.

Esto nos plantea interesantes posibilidades teniendo en cuenta que uno de los factores que permitirán un desempeño económico será el de las obras

civiles, con la continuidad en los avances en las vías de cuarta generación para carreteras. Adicionalmente a la construcción de infraestructura relacionada con la generación de energía y aquella asociada a proyectos viales en Bogotá (metro y dos troncales de Transmilenio), el sector económico de obras civiles deberá crecer a un porcentaje de dos dígitos en el 2020. Lo anterior puede tener efectos en la demanda de transporte de carga pesada, en toda la cadena de materiales para construcción e insumos de las obras civiles y para ustedes señores transportadores, empresas de carga liviana y pesada, se dan oportunidades interesantes. A los transportadores tanto independientes como empre-

¹ FMI Fondo Monetario Internacional.

sas, nuestro llamado es a que con este panorama para el año que inicia, puedan validar y ajustar sus presupuestos para el 2020, o que usted señor transportador identifique oportunidades clave de negocios en este primer trimestre para comenzar con pie derecho. No obstante lo anterior, los efectos de la reforma tributaria en el consumo de productos y servicios por parte de los ciudadanos, puede limitar algo el crecimiento, así como el contexto público y de gestión estatal hacen énfasis en el transporte multimodal, un escenario que combina diferentes medios de transportes, como los ferrocarriles y el tren desde las costas, así como el propósito de recuperar la navegabilidad por el río Magdalena. Estos hechos generan retos para adaptarse y encontrar las oportunidades de agregar valor en esta cadena del transporte, una gran oportunidad de explorar nuevos negocios, Desde Lubricantes El Porvenir, estamos explorando nuevas

posibilidades de mejora en nuestro servicios, en este contexto y aprovechando estos medios digitales, queremos entregar información y contenido de valor para su profesión y empresa; queremos estar más cerca de usted y por eso es que ponemos a su disposición medios como esta revista, así como nuestros canales digitales para ofrecerle información y contenidos relevantes, hecho que asumimos en un marco construido con tejido social, trabajando siempre por aportar al excelente desempeño de su flota de vehículos, colaboradores y aquellos que derivan su ingreso a partir de nuestra actividad y relaciones comerciales, las cuales cuidamos ofreciendo un mejor servicio en cada oportunidad que tendrá en el 2020 de interactuar con nuestra marca.

Oj Wanda Te kin



RUTAS

LA CARRETERA ENTRE BOGOTÁ Y VILLAVICENCIO, “la vía al Llano”

El propósito de unir la capital del país con la Puerta al Llano mediante una vía de comunicación, al parecer lo inició el virrey José Solís Fólich de Cardona en 1739.

Algo de historia...

La historiadora Nancy Rivera en su libro Dos siglos de revolución. Comentario (<http://www.eltempo.com/archivo/documento/MAM-520473>) describe que el trazado lo realizó don Eugenio Alvarado,

quien se desplazó por el cercado o región sin bosque, Cáqueza, y quienes recurrían al servicio pagaban un real por cabeza de ganado. La historiadora relata que 57 años más tarde de su apertura, en 1816, el segundo a bordo de la expedición comandada por el teniente Pablo Morillo, el señor Teniente don Navío Pascual Enríle y Alcedo (nacido en Cádiz, España, el 13 de abril de 1772, militar y noble marqués de la casa Enríle) valiéndose de la mano

de obra de los patriotas hechos prisioneros en la guerra de reconquista del virreinato de Santafé, en algo contribuyó a su avance de construcción.

Treinta años más tarde (87 de la cronología), poblaciones con nombres en música cuban (idioma musical), como enlido (Ullmo), el bosque de nuestro padre (Chipaqui), el «cercado o región sin bosque» (Cáqueza), vía faltaba del zorro (Focul), vestía labranza del monte (Quatame) estaban

www.porvenir.com | Revista El Porvenir | 5



Lubricantes El Porvenir

10

TENDENCIAS

LUBRICANTES SINTÉTICOS PARA LA NUEVA tecnología de motores

Nuevos lubricantes, motores menos contaminantes

Definitivamente hay que prepararse para el futuro con las nuevas tecnologías de motores que están llegando al país con los vehículos diesel de carga y pasajeros.

El uso de lubricantes sintéticos hoy es habitual e indispensable para proteger los componentes de estos motores de las altas condiciones de operación para las que se diseñaron.

Pero ¿por qué los nuevos diseños? Los gobiernos se han interesado en regular las emisiones hacia el medioambiente, luego han exigido a los fabri-

cantes que produzcan motores de bajas emisiones para controlar las mismas y estos han tenido que desarrollar motores más eficientes que consumen menos combustible y emiten menos dióxido de carbono CO₂.

Las nuevas características de los motores requieren de lubricantes sintéticos

Para fabricar los motores más eficientes han tenido que construirlos más pequeños, más livianos, más precisos, pero con mayor densidad de carga, lo cual hace que



10 | Revista El Porvenir | www.porvenir.com

INNOVACIÓN

LA TENDENCIA DE LOS TRACTOCAMIONES A GAS ESTE 2020 SEGUIRÁ EN ASCENSO por las carreteras colombianas

Con el ánimo de contribuir a reducir el efecto invernadero desde Colombia, ya goza de tractocamiones que recorren nuestras vías movidos por motores a gas vehicular.



El proyecto piloto, que inició en el año 2018 con dos tractocamiones de 58 toneladas. Buscaba la implementación del gas vehicular en tractocamiones, fue todo un éxito. Las pruebas se realizaron en una distancia de 50.000 kilómetros por las vías de Caloto (Cauca), Bo-

gotá (Cundinamarca) y Cartagena (Bolívar), y el consumo no superó los 28.000 metros cúbicos de GNV.

Los tractocamiones lograron disminuir en 30% la emisión de CO₂ y generaron un ahorro económico superior al 35%. Además, quedó comprobado que los vehículos que funcionan con este combustible tienen un rendimiento adecuado, incluso en las zonas montañosas colombianas. Las empresas y los conductores que han hecho las pruebas, se han mostrado satisfechos por el comportamiento de los vehículos en la topografía del país, afirmó Orlando Cabralles Segovia, presidente de Naturgas.

¿Mitos de rendimiento revaluados con cifras crecientes de nuevos vehículos en servicio?

Si bien es cierto que de esta prueba ya ha transcurrido más de un año, según las cifras de Naturgas, el auge ha crecido

www.porvenir.com | Revista El Porvenir | 7



LA CARRETERA ENTRE BOGOTÁ Y VILLAVICENCIO, “la vía al Llano”

El propósito de unir la capital del país con la Puerta al Llano mediante una vía de comunicación, al parecer lo inició el virrey José Solís Folch de Cardona en 1759.

Algo de historia...

La historiadora Nancy Rivera en su libro *Dos siglos de revolución Comunera* (<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-520475>) describe que el trazado lo realizó don Eugenio Alvarado,

quien se desplazó por el cercado o región sin bosque, Cáqueza, y quienes recurrían al servicio pagaban un real por cabeza de ganado. La historiadora relata que 57 años más tarde de su apertura, en 1816, el segundo a bordo de la expedición comandada por el temido Pablo Morillo, el señor Teniente de Navío Pascual Enrile y Alcedo (nacido en Cádiz, España, el 13 de abril de 1772, militar y noble marqués de la casa Enrile) valiéndose de la mano

de obra de los patriotas hechos prisioneros en la guerra de reconquista del virreinato de Santafé, en algo contribuyó a su avance de construcción.

Treinta años más tarde (87 de la cronología), poblaciones con nombres en muisca cubun (idioma muisca), como «nido» (Usme), el bosque de nuestro padre (Chipaque), el «cercado o región sin bosque» (Cáqueza), «la fortaleza del zorro» (Fosca), «vuestra labranza del monte» (Quetame) estaban

entrelazados y eran testigos de centenares de viajeros que las solían atravesar en mula o a pie, una distancia de 114,5 kilómetros, recorrido que para ese tiempo se tomaba días, semanas o quizás mucho más tiempo por la complejidad de la vía, de acuerdo con cronistas como don Emiliano Restrepo (el gran colonizador de los Llanos Orientales), quien en una de sus obras describe el paso a paso que hace erizar la piel y casos como la tragedia del 28 de junio de 1974, en la que perdieron la vida más de 300 personas por el derrumbe en Quebradablanca que sepultó un centenar de vehículos.

Balance...

No solo los 260 años del propósito del virrey, sino que han llegado los días modernos y un viaducto que se proyecta como vía de cuarta generación, en buen estado, se recorre en tan solo 1 hora y 35 minutos por miles de vehículos en ambos sentidos. Hay tres peajes (los más costosos del país) y dos vías alternas que lo llevan a la Puerta del Llano. Los incidentes no cesan, después del arribo finalmente de la vía en 1936 a la ciudad de Villavicencio, que le abrió la esperanza a las regiones que dependen de la vía de comunicación entre Bogotá y Villavicencio.

La vía sigue presentándose como la niña malcriada, el clima es inclemente, la inestabilidad del suelo no permite avanzar a buen ritmo para garantizar la movilidad

Según los especialistas van camino a pasos largos, se ha avanzado en tramos de doble calzada; las obras estimadas en inversiones altísimas, en 30 años según el INVIAS se han invertido \$8,5 billones, en los 90 kilómetros de ese recorrido, nos sugiere que cada kilómetro de esta vía cuesta cerca de los \$100.000 millones; se caen puentes, se retrasan túneles y en las contingencias, producto del cierre del reciente año, se pierden miles de millones en carga y negocios.

Recientemente, se ha implementado un monitoreo en la línea gratuita #713 para vigilar la vía desde el inicio del túnel hasta el parque los Fundadores en Villavicencio

con todo eso sigue siendo el canal de comunicación de dos hermosas zonas y no ha perdido el propósito de unir a la capital con la Puerta al Llano.

LA TENDENCIA DE LOS TRACTOCAMIONES A GAS ESTE 2020 SEGUIRÁ EN ASCENSO

por las carreteras colombianas

Con el ánimo de contribuir a reducir el efecto invernadero desde Colombia, ya goza de tractocamiones que recorren nuestras vías movidos por motores a gas vehicular.



El proyecto piloto, que inició en el año 2018 con dos tractocamiones de 58 toneladas, buscaba la implementación del gas vehicular en tractocamiones, fue todo un éxito, las pruebas se realizaron en una distancia de 50.000 kilómetros por las vías de Caloto (Cauca), Bo-

gotá (Cundinamarca) y Cartagena (Bolívar), y el consumo no superó los 28.000 metros cúbicos de GNV.

Los tractocamiones lograron disminuir en 30% la emisión de CO² y generaron un ahorro económico superior al 35%. *“Además, queda comprobado que los vehículos que funcionan con este combustible tienen un rendimiento adecuado, incluso en las zonas montañosas colombianas. Las empresas y los conductores que han hecho las pruebas, se han mostrado satisfechos por el comportamiento de los vehículos en la topografía del país”*, afirmó Orlando Cabrales Segovia, presidente de Naturgas.

¿Mitos de rendimiento revaluados con cifras crecientes de nuevos vehículos en servicio?

Si bien es cierto que de esta prueba ya ha transcurrido más de un año, según las cifras de Naturgas, el auge ha crecido



vertiginosamente debido a que de las cifras operativas de cada viaje el 40% se atribuyen a gasto de combustible para la operación, y su desempeño satisfactorio, sobre todo en la cuesta donde el mito genera el cuestionamiento por la altísima exigencia.

Se estima que la cifra de vehículos que estaban rodando por carreteras y ciudades del país, conformada por transporte público de pasajeros, camiones, tractocamiones, volquetas y recolectores de basura, pasó de los 1.300 vehículos pesados a gas natural a cerca de 1.600 al finalizar el año y la tendencia sigue en ascenso.



Marco legal para la renovación de parque automotor con vehículos a gas

Dentro de la normatividad que incentiva la modernización y renovación del parque automotor de carga, están el Decreto 2051 de 13 de noviembre de 2019, en el que se establece que las tractomulas que operen con gas natural y que sean importadas tendrán un arancel del 5%, ya no el 15% como venía siendo gravada la importación de estos vehículos de carga.

Cabe anotar que dentro del nuevo plan de chatarrización, uno de los incentivos es la deducción del 19% del IVA en la compra de un vehículo que funcione con gas natural.

¿Cómo elegir un lubricante para los motores a gas?

Existen muchas oportunidades y variedad en lubricantes para motores a gas, con este nuevo escenario de incremento de vehículos a gas, las prestaciones y exigencias para este tipo de lubricantes y funciones de los aceites para motores a gas pueden ser:

- Control de la oxidación y la nitración, ya que estos motores operan a temperaturas más altas, producen óxidos de nitrógeno que promueven fenómenos de viscosidad, depósitos y bloqueo de filtros, por ello deben controlarse con algún aditivo que dirija esas reacciones.
- Reducción de la fricción y el desgaste, en los vehículos las paradas y arranques son fuente de desgaste.
- Prevención de la corrosión y del óxido, derivados de los gases de vertedero o similares.
- Limpieza del motor: contar con dispersantes adecuados para mantener la suciedad y los productos de la oxidación en suspensión y para evitar la adherencia a los aros, la formación de fangos y depósitos en el motor.

Esta es una nueva era de motores alternativos para las cuales hay que estar actualizándose y preparándose tanto nosotros como proveedores de servicios para vehículos, como los otros actores de cadena de valor del transporte que sin duda, en el futuro próximo, se verá transformada por diversas innovaciones movidas por las energías alternativas, una creciente conciencia ambiental y un marco regulatorio más exigente.

LUBRICANTES SINTÉTICOS PARA LA NUEVA

tecnología de motores

Nuevos lubricantes, motores menos contaminantes

Definitivamente hay que prepararse para el futuro con las nuevas tecnologías de motores que están llegando al país con los vehículos diésel de carga y pasajeros.

El uso de lubricantes sintéticos hoy es habitual e indispensable para proteger los componentes de estos motores de las altas condiciones de operación para las que se diseñaron.

Pero ¿por qué los nuevos diseños? Los gobiernos se han interesado en regular las emisiones hacia el medioambiente, luego han exigido a los fabri-

cantes que produzcan motores de bajas emisiones para controlar las mismas y estos han tenido que desarrollar motores más eficientes que consumen menos combustible y emiten menos dióxido de carbono CO².

Las nuevas características de los motores requieren de la estabilidad de lubricantes sintéticos

Para fabricar los motores más eficientes han tenido que construirlos más pequeños, más livianos, más precisos, pero con mayor densidad de carga, lo cual hace que



trabajen a mayores temperaturas bajo regímenes más severos. Es aquí en donde se hace necesario utilizar lubricantes sintéticos porque son más estables a la temperatura y a la oxidación, lo que ayuda a mantener la correcta lubricación y así se evitan los desgastes prematuros del motor.

De otra parte, como las tolerancias entre componentes son más pequeñas se hace necesario bajar la viscosidad del lubricante para que este fluya rápidamente y proteja el motor, principalmente en el arranque. Por lo tanto, el utilizar lubricantes sintéticos con excelentes características de fluidez, permitirá la reducción en el consumo del combustible en alrededor del 1% dependiendo del tipo de operación del vehículo; contribuyendo también en la reducción de emisiones al medioambiente.

Ahora bien, si quieren mayor economía de combustible, utilizar lubricantes sintéticos en las diferenciales y transmisiones ayudará a mejorar el consumo de combustible en el vehículo en alrededor del 3% en total.



En resumen, el uso de este tipo de lubricantes se traduce en menos dinero gastado en combustible, mantenimiento y reparaciones y más dinero para invertir en otras áreas de su negocio que ayudarán a impulsar su crecimiento.



SOPITAS

El Porvenir

Aquí nuestro cliente va a encontrar las principales palabras de los temas que desarrollamos en la presente edición.

- | | |
|------------------|------------------------|
| 1. Vehículos | 6. Jefe de patio |
| 2. Chatarización | 7. Chipaque |
| 3. Porvenir | 8. Gas vehicular |
| 4. Express | 9. Revista El Porvenir |
| 5. Tibana | 10. Cambio de aceite |

R	O	V	E	H	I	C	U	L	O	S	E
I	A	B	C	D	E	H	F	G	H	I	T
E	I	H	E	V	S	A	A	G	S	A	I
V	A	N	A	B	I	T	I	B	A	N	E
R	C	H	E	U	Q	A	P	I	H	C	C
O	W	Z	E	U	Q	R	P	I	H	C	A
P	E	L	U	P	O	R	V	E	I	R	E
L	O	E	X	P	R	I	S	X	X	E	D
E	E	U	S	R	A	Z	A	P	A	G	O
A	G	A	R	T	G	A	R	R	O	P	I
T	G	T	R	A	G	C	V	E	M	A	B
S	E	L	P	O	T	I	R	S	V	E	M
I	S	I	V	E	R	O	V	S	E	R	A
V	C	A	M	B	I	N	D	E	A	I	C
E	J	E	F	E	D	E	P	A	T	I	O
R	A	L	U	C	I	H	E	V	S	A	G

